3/2020 April/Mai € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00



# SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 115

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



**WRACKFUNDE**
*Akagi* und *Kaga* entdeckt!

# DIE GNEISENAU

## Jäger im Atlantik 1939–1942



**Atlantikschlacht:** Dramatische Einsatzgeschichte von U 508



**Mythos *Iltis*:** Warum das Kanonenboot in China unvergessen ist



**Albrecht von Stosch:** Der Vater der deutschen Marine

*Liebe Leserinnen und Leser,*

die Pflege der eigenen (militärischen) Tradition beziehungsweise Probleme im Umgang mit ihr vor dem Hintergrund des Zweiten Weltkriegs waren und sind in der Bundeswehr immer wieder Thema. Seit der „Traditionserlass“ 2018 neue Regeln festschreibt, füllen Diskussionen um die Frage nach Sinn und Unsinn, praktischer Umsetzung und Spielräumen wieder Lehrpläne und Seminarräume, so wie 1965 und 1982, als die ersten diesbezüglichen Weisungen ergingen. Die Bundeswehr läuft also Gefahr, dass diese Kontinuität eine ganz eigene Tradition entwickelt, was General Wolf von Baudissin (1907–1993) schon früh zu dem Bonmot veranlasste, das Problem der Tradition sei das traditionelle Problem der Bundeswehr.

Dies galt ebenso für die Bundesmarine, die anfangs keinen triftigen Grund sah, sich von der als schuldlos empfundenen Kriegsmarine innerlich zu lösen. In der sogenannten „Großadmiralsfrage“ zeigte sich exemplarisch, dass ein Bruch mit der Vergangenheit nicht nur nicht erwünscht war, sondern geradezu als Verrat an der deutschen Marine gewertet wurde. Am 16. Januar 1956 hatte Kapitän zur See Adolf Zenker in seiner Funktion als kommissarischer Leiter der Abteilung VII, die ihn für das Amt des Inspekteurs der Marine prädestinierte, vor den ersten Rekruten geistiges Erbe und Leistungen der Ex-Großadmirale Raeder und Dönitz für unantastbar erklärt. Dieses Bekenntnis erhielt seine besondere Bedeutung dadurch, dass es zuvor mit der ehemaligen Kriegsmarine-Admiralität abgestimmt war, die Raeder und Dönitz eine Bestandsgarantie in den neuen deutschen Seestreitkräften geben wollten.

Die daraufhin einsetzende Debatte im Deutschen Bundestag kritisierte dieses Eingeständnis unverbrüchlicher Treue zu den höchsten, rechtskräftig verurteilen Exponenten der Kriegsmarine zwar und vertrieb Zenker schließlich als bis dahin aussichtsreichsten Kandidaten für den Posten des Inspekteurs, verpasste aber die Chance für klare Richtlinien im Verhältnis von Bundeswehr und Wehrmacht und damit von Bundesmarine und Kriegsmarine.

Etwas über ein Jahr nach Zenkers Rede unternahm der nunmehrige Leiter der Abt. VII Friedrich Ruge einen ersten Versuch, das Traditionsverständnis der jungen Bundesmarine zu definieren. Ergebnis war ein kurzer Leitfaden „Zur Pflege der Tradition“, der zwar aus dem Binnenraum der Marine formuliert war, aber mit der Verfassung in Einklang stand und auf die primär sittlich geprägte Formel gebracht werden kann: Neues annehmen, ohne Altes generell zu verdammen – und weitergeben, was dauerhaft beständig erscheint.

Als Inspekteur (mit Wirkung vom 1. Juni 1957) ließ Vizeadmiral Ruge darüber hinaus keine Zweifel daran, wie er zu Raeder und Dönitz stand („politische Gestalten des 3. Reiches“, die wegen „ihrer Äußerungen zur Judenfrage“ und aufgrund von „rassischen Massenmorden des Hitlerreiches“ keine Tradition begründen konnten) und wie er sich den Umgang mit ihnen in seiner Marine vorstellte: gar nicht. Ruge hatte Ausrufezeichen gesetzt.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

*Guntram Schulze-Wegener*



**Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur**



**Vizeadmiral Friedrich Ruge begrüßt Freiwillige in Wilhelmshaven Ende 1957**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

# INHALT



TITELTHEMA

**5 kurze Fakten**

**ZEIT:** 1936–1945
**ORT:** Atlantik, Nordmeer
**GRUND:** Stärkung der Überwasserkomponente
**ENTWICKLUNG:** Vom Panzerschiff zum Schlachtschiff
**EREIGNIS:** 1930er-Jahre, Zweiter Weltkrieg

**KAMPFKOLOSS:** **Zu Kriegsbeginn 1939 voll einsatzbereit, konnte die *Gneisenau* die in sie gesetzten Erwartungen aber nur zum Teil erfüllen**
Foto: picture-alliance/arkivi

Einer von vier Schlachtschiff-Trümpfen der Kriegsmarine

GNEISENAU

**Es war das erste nach dem „großen Krieg" in Dienst gestellte deutsche Schlachtschiff und langjähriges Flottenflaggschiff. Relativ schwach armiert, doch gut gepanzert führte die *Gneisenau* Handelskrieg – mit teils großem Erfolg**

Von Dr. Armin Kern



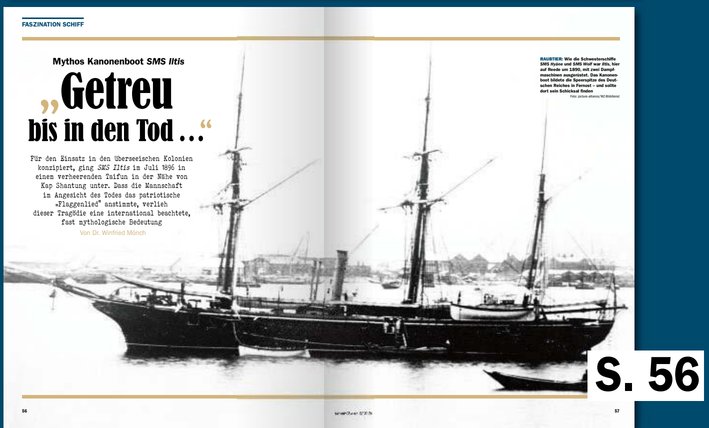
**AUF DEM WEG ZUR GRÖSSE: Die *Gneisenau* wird ein Jahr vor Beginn des Zweiten Weltkriegs in Dienst gestellt und weckt bei der Führung der Kriegsmarine hohe Erwartungen** Foto: SZ-Photo
















▶ Titelthema



**Titelbild: Das deutsche Schlachtschiff *Gneisenau* in ruhigen Gewässern**

Titelfotos: picture-alliance/arkivi, picture-alliance/CPA Media, ullstein bild – ullstein bild, Sammlung Dean, picture-alliance/WZ-Bilddienst



*SS Canberra* in der Endausrüstung bei Harland & Wolff in Belfast im März 1961 Foto: Interfoto/Mary Evans Illustrated London News



# Großer Weißer Wal

## Wie *SS Canberra* zu ihrem Spitznamen kam

Eigentlich war die 1960 vom Stapel gelaufene und ein Jahr später in Dienst gestellte *Canberra* ein zwar etwas futuristisch anmutendes, letztlich aber gewöhnliches Passagierschiff der P & O Orient Line, das ab 1974 als Kreuzfahrtschiff diente. Berühmtheit erlangte die *Canberra* nach Ausbruch des Falklandkrieges 1982, als die britische Regierung das Schiff – gerade von einer Mittelmeerreise zurückgekehrt – beschlagnahmte und als Truppentransporter einsetzte. Am 21. Mai erreichte die *Canberra* mit Fallschirmjägern und Marineinfanteristen an Bord, die sie liebevoll „Großer Weißer Wal" nannten, das Kriegsgebiet im Südatlantik. Trotz hoher Gefährdungslage blieb das Schiff, das durch sein Äußeres ein gutes Ziel für die Argentinier abgegeben hätte, unversehrt und kehrte nach dem Krieg in den Kreuzfahrtdienst zurück. Es wurde 1997 abgewrackt. *AK*

Serie Deutsche Schiffe

# Braven Landesdienerinnen zur Ehre

## 1855 lief der Gaffelschoner *Frauenlob* vom Stapel

**Die Kriegsschoner *Frauenlob* und *Hela* bildeten gemeinsam eine Klasse**
Foto: Sammlung GSW

Als die Dänen im April 1848 die deutschen Nord- und Ostseehäfen blockierten und dadurch den Handel über See praktisch zum Erliegen brachten, forderten weite Teile der Öffentlichkeit eine Kriegsflotte – bekanntermaßen die Geburt der deutschen Reichsflotte, die 1852 mit der Versteigerung der Schiffe ihr Ende fand. Während man sich um den Aufbau der Flotte bemühte, war bemerkenswerterweise ein „Frauenverein zur Erwerbung eines vaterländischen Kriegsfahrzeuges" gegründet worden, der bis 1850 bereits 13.000 Taler für einen Kriegschoner gesammelt hatte. Beim Stapellauf war Prinz Adalbert höchstpersönlich anwesend, der das Engagement „edler Frauen" lobte. Im Frühjahr 1856 war der Gaffelschoner mit Namen *Frauenlob* (ursprünglich vorgesehen: *Frauengabe*) und einer Länge von 32,10 Metern und einer Breite von 8,10 Metern fertiggestellt. Auf dem Mitteldeck stand ein 30-Pfünder-Geschütz. Gegen die Dänen kam *Frauenlob* nicht zum Einsatz, nahm aber an der preußischen Ostasien-Expedition ab 1859 teil. Vor Yokohama geriet das Schiff Anfang September 1860 in einen Taifun, in dem es mit der 46-köpfigen Besatzung sank. *AK*

Aus der Kombüse

# Heute: Fischsuppe aus Marseille

Lang ist's her, da man noch Fischköpfe, Gräten, Haut und Flossen ins Wasser warf, diesen unappetitlich anmutenden Tümpel mit etwas Grünzeug garnierte und ihm sogar einen Namen gab, der glatt für ein 5-Sterne-Menü stehen könnte: „Bouillabaisse" – welch ein Klang! Fischabfälle waren gestern, jetzt tritt auf, was Rang und Namen hat. Fischstücke salzen, mit Zitronensaft beträufeln und zehn Minuten im Sud aus Suppengrün, Zwiebel, Lorbeerblatt, Pfeffer und Salz ziehen lassen, dann in kleine Stücke schneiden und mit gehackter Zwiebel und Safran in Wein eine halbe Stunde ziehen lassen. Schalotten in Öl glasig werden lassen, Fenchel, Lauch, Tomaten und Knoblauch zugeben, zehn Minuten dünsten, zwischendurch Orangenschale, Tomaten, Thymian, Fenchel und Lorbeerblatt zugeben und nach fünf Minuten mit etwas Fischbrühe ablöschen. Im Fünf-Minuten-Takt folgen Muscheln, Scampis, feste, dann weiche Fischstücke – alles rausnehmen und, nachdem die Brühe mit Mehl gebunden wurde, wieder zurückgeben. Jetzt nur noch abschmecken und mit Baguette und einem kräftigen Weißwein servieren. Guten Appetit! *GSW*



**Der Klassiker aus Südfrankreich – Garnelen statt Shrimps sind natürlich erlaubt**

Foto: picture-alliance/imagebroker

**Zutaten (für 4 Personen)**

*150 g Zander*
*170 g Seeaal*
*200 g Roter Knurrhahn*
*170 g Goldbarsch*
*150 g Merlan*
*150 g Schellfisch*
*100 g Heilbutt*
*100 g Seeteufel*
*100 g Seewolf*
*150 g Drachenfisch*
*250 g Miesmuscheln (geputzt)*
*250 g Scampis (ausgelöst)*
*Suppengrün, 1 Zwiebel (in Ringen), 1 Zwiebel (fein gehackt), 2 Lorbeerblätter, 3 Schalotten (grob gehackt), ½ Fenchelknolle (fein geschnitten), 2 Tomaten (grob gehackt), 1 Stange Lauch (fein geschnitten), 3 Knoblauchzehen (zerdrückt), geriebene Schale einer halben Orange, Zitronensaft, Thymian, 1 MSP Safran, ½ EL Mehl, 1 EL Öl, 1 ½ l Wasser, ½ l Weißwein, Salz, Pfeffer*

Brauchtum

# Schön und sinnvoll

## Schiffsglocken – mehr als nur Zeitgeber

Sie sind eine wahre Zierde an Bord, aus wertvollem Messing, formschön und darüber hinaus durch ihren herausragenden Zweck als Zeitgeber und Nachrichtenmittel unentbehrlich – heute weniger, früher mehr. Schiffsglocken wurden für Anordnungen an Bord oder bei Gefahr für Leib und Leben als akustisches Signal betätigt. Mehr noch waren sie aber unersetzlicher Taktgeber für den Wach- und Lebensrhythmus auf jedem Schiff. Bis in das frühe 16. Jahrhundert nachweisbar, zeigten die halbstündigen Schläge (Glasen) der Schiffsglocke, gemessen über eine Sanduhr, den Lauf der Zeit an, beginnend von 12 Uhr acht Glasen, also vier Stunden, weil eine Wache für vier Stunden angesetzt war, sodass sich über den Tag gerechnet sechs Wachen ergaben. Weshalb die Glocke meist auf der Back montiert ist, hat ebenfalls einen praktischen Grund: Die Klarheit der mit ihr ausgegebenen Befehle darf durch das laute Ausrauschen der Ankerkette nicht beeinträchtigt werden. Da die Glocken stets den Namen des Schiffes führen, entfalten sie eine ganz besonders erhabene Wirkung, wenn nach einem Unglück, Gefecht oder gar Untergang des Schiffes die Glocke geborgen wird und der Nachwelt etwa als Ausstellungsstück in Museen erhalten bleibt – so wie in unserem Beitrag über das Kanonenboot *SMS Iltis* (Seite 56 bis 61). *AK*

**Wenn Gegenstände erzählen könnten … Die Schiffsglocke des Kleinen Kreuzers *SMS Dresden* hätte einiges mitzuteilen**

Foto: picture-alliance/dpa

Aktuell

# Hightech

## Fregatten der neuen Klasse

Die Deutsche Marine wird mit den Fregatten der *Baden-Württemberg*-Klasse über weltweit technisch führende Kriegsschiffe verfügen. Der neue Typ entspricht den Einsatzanforderungen, wie er sich aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre ergeben hat: global und lang andauernd. F 222 *Baden-Württemberg* ist bereits in Dienst gestellt, F 223 *Nordrhein-Westfalen*, F 224 *Sachsen-Anhalt* und F 225 *Rheinland-Pfalz* sollen bis 2021 folgen. Die Besatzungsstärke pro Schiff beträgt 126 Soldatinnen und Soldaten (bei den bisherigen Fregatten über 200). *AK*



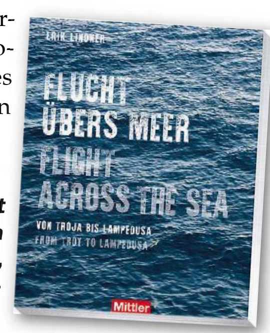
**F 222 *Baden-Württemberg*** Foto: p-a

Buchtipp

# Aktueller denn je

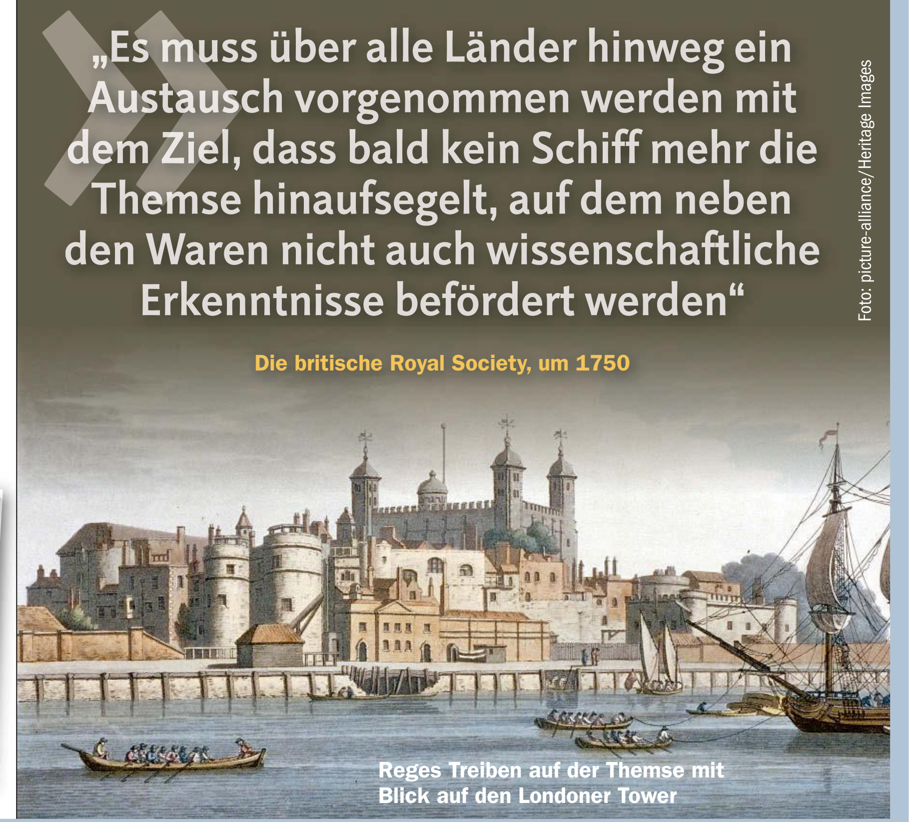
## Letzter Ausweg: die See

Migrationsbewegungen über die Meere dieser Erde haben die Menschheitsgeschichte begleitet. Ob akute Gefahr, wirtschaftliche Not, religiöse oder ethnische Diskriminierung, Flucht vor Diktaturen oder der Wunsch nach dem Land der Sehnsucht. Die Motive waren immer verschieden, aber gleich war immer, dass Flucht übers Meer ungeheure Gefahren und Strapazen bedeutete. Der Autor Erik Lindner stellt dieses Phänomen in elf Kapiteln von der Antike bis zur Gegenwart dar und veranschaulicht die historische Kontinuität eines weltweit hochaktuellen Themas.




**Lindner, Erik: *Flucht übers Meer. Von Troja bis Lampedusa*. 288 S., Mittler Verlag, Hamburg 2019, 24,95 Euro**

Foto: Mittler Verlag



„Es muss über alle Länder hinweg ein Austausch vorgenommen werden mit dem Ziel, dass bald kein Schiff mehr die Themse hinaufsegelt, auf dem neben den Waren nicht auch wissenschaftliche Erkenntnisse befördert werden“

**Die britische Royal Society, um 1750**

**Reges Treiben auf der Themse mit Blick auf den Londoner Tower**

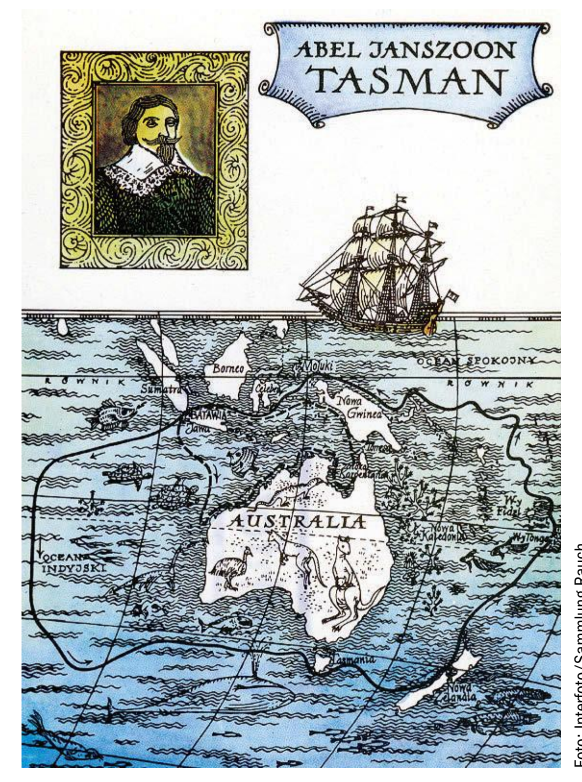
Foto: picture-alliance/Heritage Images

5.000 Jahre Seefahrt

# Alles Zufall?

## Australien, Neuseeland, Tasmanien

Vor James Cook, der Neuseeland und ein Jahr darauf (1770) den Ostteil Australiens entdeckte, gab es bereits mehrere Anläufe, die sogar bis ins 16. Jahrhundert zurückreichen. Es ist allerdings umstritten, weil schriftlich nicht überliefert, ob Portugiesen aus dem Chinesischen Meer bereits dorthin vordrangen. Dagegen ist die Reise des Holländers Willem Janszoons mit der Duyfken Anfang 1606 gesichert, und wenige Monate später sichteten Don Diego de Prado und Luis Vaez de Torres, die für Spanien fuhren, Kap York. Alles in allem scheinen diese Entdeckungen wenig einladend gewesen zu sein, denn danach geschah 80 Jahre lang gar nichts, bis 1686 der Freibeuter William Dampier die Nordküste Australiens und 1699 die Nordküste Neuguineas anlief und sofort wieder in See ging, als er der Ureinwohner ansichtig wurde. Dann vielleicht die Westküste ... Nur rein zufällig gelangten holländische Seefahrer in Südwestaustralien an Land, weil sie auf ihrem Weg nach Batavia, der Hauptstadt Javas, den Kurs falsch bestimmt hatten. Batavia war schließlich Ausgangsort für die ersten planmäßigen Entdeckungen, als ihr Gouverneur van Diemen die Küste Australiens in südliche Richtung erforschen ließ. Schwierige Winde verschlugen Abel Tasman erst nach Tasmanien (daher der Name) und dann nach Neuseeland. Anschließend nahm er Nordkurs, umsegelte Australien und gelangte wohlbehalten nach Batavia zurück. Dann war erneut Schluss mit Forschungsreisen, bis James Cook kam. *GSW*




**Abel Tasman umsegelte Australien. Ihm wird die Entdeckung Tasmaniens und Neuseelands zugestanden**

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Kurioses

# Ein Urteil mit Nachwirkungen

## Admiral Byngs Tod und seine Folgen

Roland-Michel Barrin de La Galissonière, seines Zeichens französischer Admiral, hatte nicht nur einen wohlklingenden Namen, sondern auch eine stattliche Flotte, mit der er auf Wunsch der Krone 1756 die Baleareninsel Menorca ansteuerte, um die Briten von dort zu vertreiben. Die Navy schickte ihrerseits zehn allerdings nicht mehr ganz taufrische Schiffe unter dem Befehl von Admiral John Byng, die den Kampf gegen den französischen Feind aufnehmen sollten. Am 20. Mai kam es zum Seegefecht bei Menorca, in dem einige der in Linie angreifenden britischen Schiffe beschädigt wurden, während die zahlenmäßig unterlegenen Franzosen durchbrechen konnten. Um einer Katastrophe zu entgehen, befahl Byng den Rückzug, womit die Insel in französische Hand fiel. Seine Entscheidung war taktisch durchaus nachvollziehbar – nicht aber für die empörten Briten in der Heimat. Daher ließ der unter Druck stehende Premierminister Thomas Pelham-Holles den Admiral wegen Missachtung der für einen Befehlshaber bindenden „Fighting Instructions" auf der *HMS Monarch* erschießen. Die Admiralität fasste das umstrittene, weil möglicherweise von eigenem Versagen des Königshauses ablenkende Urteil als Mahnung auf, stets mit vollem Einsatz zu kämpfen.

Die Hinrichtung hatte ein Nachspiel, das in das Jahr 2007 reicht. Byngs Nachfahren, unter denen sich im Lauf der Geschichte immer auch hohe Marineoffiziere befanden, bemühten sich beim britischen Verteidigungsministerium um eine Revision dieses ehrenrührigen Urteils. Doch vergebens, es bleibt bestehen. *AK*



**Exekution von Admiral John Byng am 14. März 1757 an Deck des britischen Flaggschiffes *HMS Monarch***

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Schiffe von Godeffroys Flotte im Hafen von Apia/West Samoa. Der Hamburger Kaufmann unterhielt dort eine Handelsniederlassung

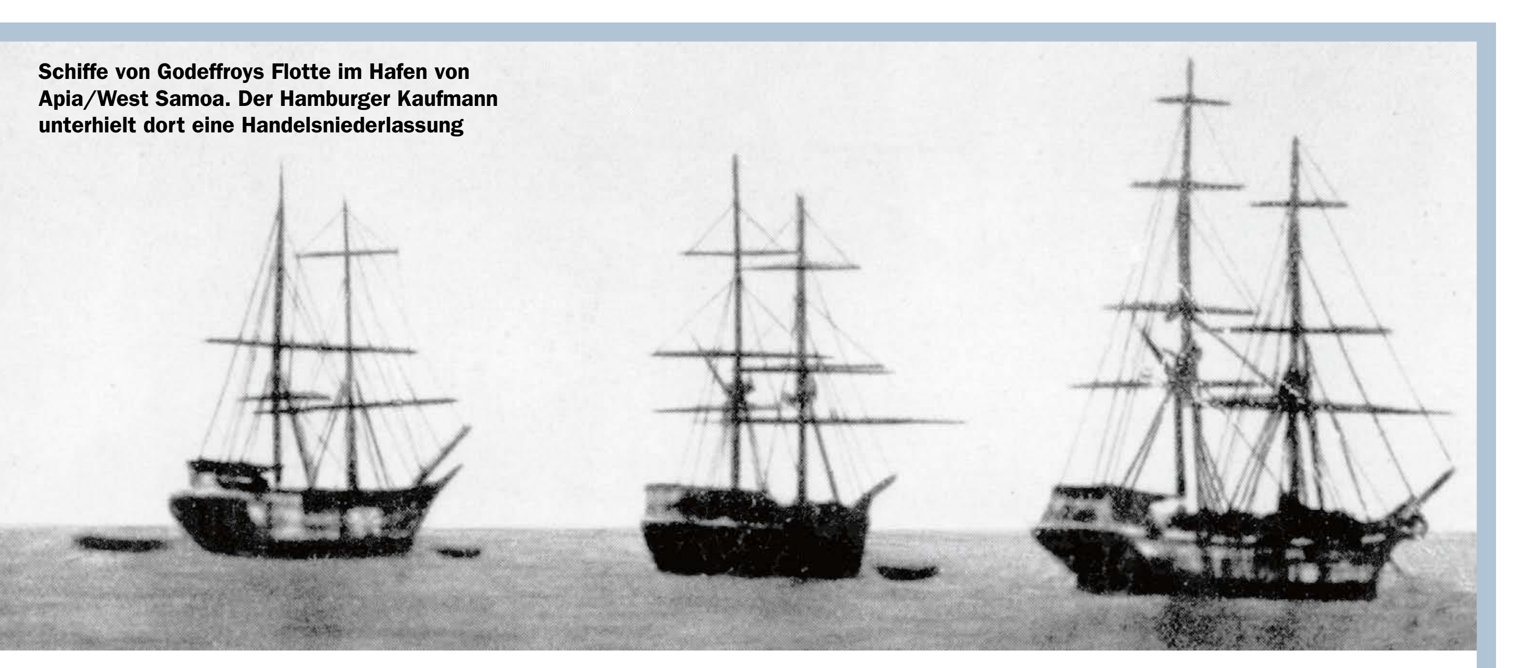


Foto: picture-alliance/akg-images

# Hätten Sie's gewusst?

**Im 11. und 12. Jahrhundert** befuhren große nordische Frachter die Nord- und Ostsee, bis sie von den hochbordigen und dadurch seefähigeren Koggen abgelöst wurden.

**Die erste Ladung Erdöl** ist 1861 in Fässern über den Atlantik transportiert worden.

**Johan Cesar Godeffroy** besaß mit 27 eigenen Schiffen im Jahr 1856 die zeitweise größte Reederei Hamburgs.

**In den 1890er-Jahren** setzte der letzte Entwicklungsschub schwerkalibriger Schiffsgeschütze ein. Turmgeschütze lösten die ineffizienten Kasematt-Aufstellungen ab.

**Bundeskanzler Konrad Adenauer** mokierte sich 1956 in einer Sitzung mit militärischen Abteilungsleitern über die neuen Heeresuniformen. Aber über die der Marine sagte er: „De Uniformen von de Marine sind natürlich in Ochdnung, wie immer."

Aktuell

## Geisterschiff

### Führerloser Frachter gestrandet

Es ist nicht selten, dass herrenlose Schiffe an Land gespült werden, aber die Aufmerksamkeit ziehen sie immer auf sich. Es stellt sich die Frage nach dem Verbleib der Besatzung und letztlich nach den Bergungskosten. So auch im Fall des Frachtschiffes *MV Alta*, das die Irish Coast Guard vor wenigen Wochen an der Küste Irlands untersuchte. Fest steht, dass die unter tansanischer (nach anderen Angaben panamischer) Flagge fahrende *Alta* bereits vor eineinhalb Jahren von ihrer Besatzung im Stich gelassen wurde. Seitdem schipperte der Frachter auf dem Atlantik umher, bis ihn das Sturmtief Dennis jetzt an die Küste drückte. Alles Weitere liegt nun in Behördenhand, denn wem das Schiff gehört, der muss auch für die Kosten aufkommen. *AK*



**Was wird aus *MV Alta*?** Foto: p-a/AP-Photo

## Briefe an die Redaktion

***SMS Scharnhorst, Schiff Classic 2-2020***

Sehr interessant fand ich diesmal den Artikel über das Wrack der *Scharnhorst*. Die Unterwasserfotos bedürfen sicherlich noch einer genaueren Auswertung, aber zum Bild auf Seite 75 oben lässt sich sagen: die *Scharnhorst* hatte keine 150-mm-Decksgeschütze; alle 6 x 150-mm-Geschütze waren in den je drei Kasematten relativ nah zur Wasserlinie untergebracht. Bei dem gezeigten Geschütz – leider ist wegen der Umstände unter Wasser die Umgebung nur schwer erkennbar – könnte es sich meines Erachtens um ein 88-mm-Geschütz hinter den Brückenaufbauten handeln, auffällig sind die beiden Bullaugen unmittelbar unter dem Geschützstand. *Michael Neuy, per E-Mail*




***Schiff Classic***

Die Zeitschrift ist eine wahre Fundgrube an Informationen der Schifffahrts- und Marinegeschichte. Nochmals große Gratulation für diese Arbeit! Aufgrund meiner ehemaligen Tätigkeit im Bereich der Schiffstechnik interessieren mich in erster Linie die geschichtlichen Angaben zu diesem Thema, also Schiffsantrieb, -elektrik und -sicherung. Allerdings verwenden Sie die alte mechanische Leistungseinheit Pferdestärke (PS). Ich empfehle stattdessen die Kürzel des internationalen Einheitssystems. *Edgar Schenk, Widen/Schweiz*

***Schreiben Sie an:***
redaktion@schiff-classic.de
***oder:** Schiff Classic*,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



## 5 kurze Fakten

**ZEIT:** 1936–1945
**ORT:** Atlantik, Nordmeer
**GRUND:** Stärkung der Überwasserkomponente
**ENTWICKLUNG:** Vom Panzerschiff zum Schlachtschiff
**EREIGNIS:** 1930er-Jahre, Zweiter Weltkrieg

**KAMPFKOLOSS: Zu Kriegsbeginn 1939 voll einsatzbereit, konnte die *Gneisenau* die in sie gesetzten Erwartungen aber nur zum Teil erfüllen**
Foto: picture-alliance/arkivi

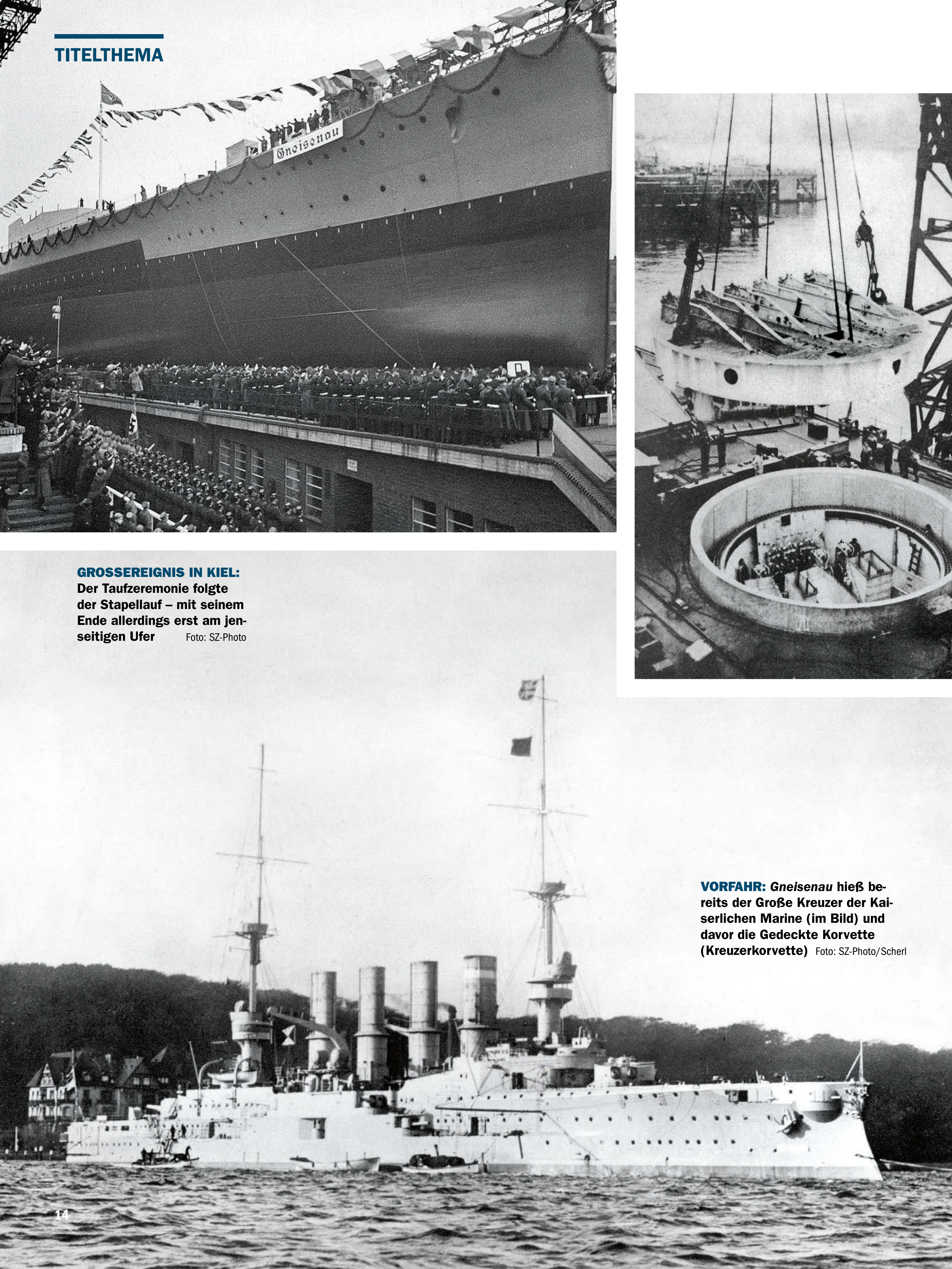
Einer von vier Schlachtschiff-Trümpfen der Kriegsmarine

# GNEISENAU

**Es war das erste nach dem „großen Krieg“ in Dienst gestellte deutsche Schlachtschiff und langjähriges Flottenflaggschiff. Relativ schwach armiert, doch gut gepanzert führte die *Gneisenau* Handelskrieg – mit teils großem Erfolg**

Von Dr. Armin Kern






**GROSSEREIGNIS IN KIEL:** Der Taufzeremonie folgte der Stapellauf – mit seinem Ende allerdings erst am jenseitigen Ufer Foto: SZ-Photo

**VORFAHR:** *Gneisenau* hieß bereits der Große Kreuzer der Kaiserlichen Marine (im Bild) und davor die Gedeckte Korvette (Kreuzerkorvette) Foto: SZ-Photo/Scherl



TURM „ANTON“: Ein Teil der Geschützlafette wird in den feststehenden Radkranz eingelegt

Foto: Sammlung GSW



**AM AUSRÜSTUNGSKAI:** *Gneisenau* Anfang 1938, im Hintergrund das Segelschulschiff *Albert Leo Schlageter*

Foto: Sammlung GSW

Kiel, 8. Dezember 1936. Bei trockener Kälte harren Hunderte auf dem Werftgelände der Deutschen Werke bei Volksfeststimmung und schmissiger Begleitmusik des Kieler Marinemusikkorps der Dinge, die da kommen.

Bis das eigentliche Ereignis beginnt, das die Menschen aus der Fördestadt an ihre Ufer gelockt hat, gibt es viel zu sehen: militärische und zivile Ehrengäste, Uniformen, so weit das Auge reicht, eine Ehrenkompanie und eine mit Girlanden geschmückte Ehrentribüne. Hakenkreuzfahnen, seit eineinhalb Jahren Staatsflagge des Deutschen Reiches, sowie alte (bis 1921) und neue (seit 1935) Reichskriegsflaggen säumen das Areal, das bei aller Großzügigkeit doch begrenzt ist, weswegen sich viele Besucher auf dem gegenüberliegenden Hafenufer versammeln, das einen guten Blick über diese begehrte Szenerie erlaubt.

Pünktlich um 11 Uhr betritt der Oberbefehlshaber des Heeres, Generaloberst Freiherr von Fritsch, die Taufkanzel und hebt zu seiner Rede an, um die ihn der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Generaladmiral Erich Raeder gebeten hatte. *Gneisenau* wird das Schlachtschiff heißen, benannt nach dem großen, von der Cholera 1831 dahingerafften preußischen Feldmarschall der Befreiungskriege (1813–1815), der schon zweimal als Namensgeber für deutsche Kriegsschiffe diente: für die 1900 im Sturm vor Malaga gestrandete Gedeckte Korvette der Kaiserlichen Marine und für den Großen Kreuzer, der auf den Tag genau 22 Jahre zuvor der britischen Übermacht im Gefecht vor den Falklands erlegen war.

## Großer Name

Das Datum der Zeremonie ist also in der auf Tradition haltenden Marine, die ein neues Schiff nach einem im letzten Krieg verlorengegangenen benennt, mit Bedacht gewählt. Und so werden es auch die Erben halten, wenn sie 1958 der Schulfregatte F 212 der Bundesmarine diesen Namen geben werden. Zum letzten Mal.

Das NS-Regime folgt 1936 allerdings nicht nur gutem altem Marinebrauch, sondern auch seiner eigenen Räson, preußisch-deutsches Heldentum in der jungen Kriegsmarine zu verankern mit dem Ziel, wie beim „Tag von Potsdam“ (21. März 1933) preußische Vergangenheit und nationalsozialistische Gegenwart zu vereinen.

Nicht von ungefähr heißen später die beiden größten deutschen Schlachtschiffe nach dem Reichsgründer Bismarck und dem Flottenbaumeister Tirpitz; beide Schiffe gehen im Zweiten Weltkrieg verloren, spätere Fregatten der Bundesmarine nach diesen beiden Schlachtschiffen zu benennen, hätte also wiederum traditionellen Vorgaben entsprochen, aber wohl die Frage nach einem zu eng gefassten historischen Bewusstsein in der jungen Republik aufgeworfen …

## Taufakt mit allem Pomp

Am Ende seiner Rede an jenem 8. Dezember 1936 wendet sich Fritsch direkt an das Schiff: „Der erste im Angriff, der letzte, der von der Verfolgung ablässt – sei tapfer, treu und glücklich – und ehre damit den großen Soldaten, den Generalfeldmarschall Neithardt von Gneisenau, dessen Namen du tragen wirst!“ Ganz so, wie erhofft, wird es später nicht sein, denn von den britischen Bomben, die das Schiff hier in Kiel in der Nacht vom 26. auf den 27. Februar 1942 treffen, erholt es sich nicht mehr.

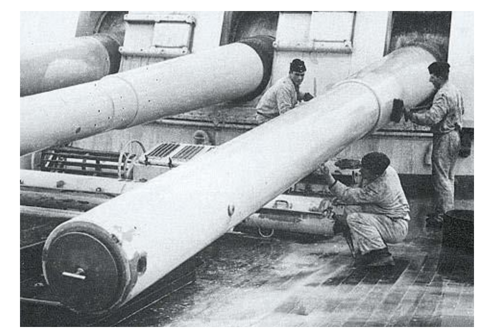
> **„Sei treu, künde die Macht und das Ansehen des Dritten Reiches an fernen Küsten“**
>
> Generaloberst Freiherr von Fritsch zum Stapellauf der *Gneisenau*

Den Taufakt vollzieht die Witwe des Kommandanten Kapitän zur See Julius Maerker, der 1914 mit seinem Kreuzer untergegangen war. Der Täufling setzt sich daraufhin in Bewegung, aber zu schnell und nicht in die vorgesehene Richtung, sodass das Schlachtschiff zum Entsetzen aller Anwesenden erst an der Kaimauer des jenseitigen Hindenburgufers zum Stehen kommt. Dem misslungenen Beginn gewinnt man dennoch rasch eine positive Seite ab: Die rasante Fahrt der *Gneisenau* wird allenthalben als Wink des Schicksals verstanden, einst als schnellstes der vier Schlachtschiffe in die Geschichte eingehen zu wollen.

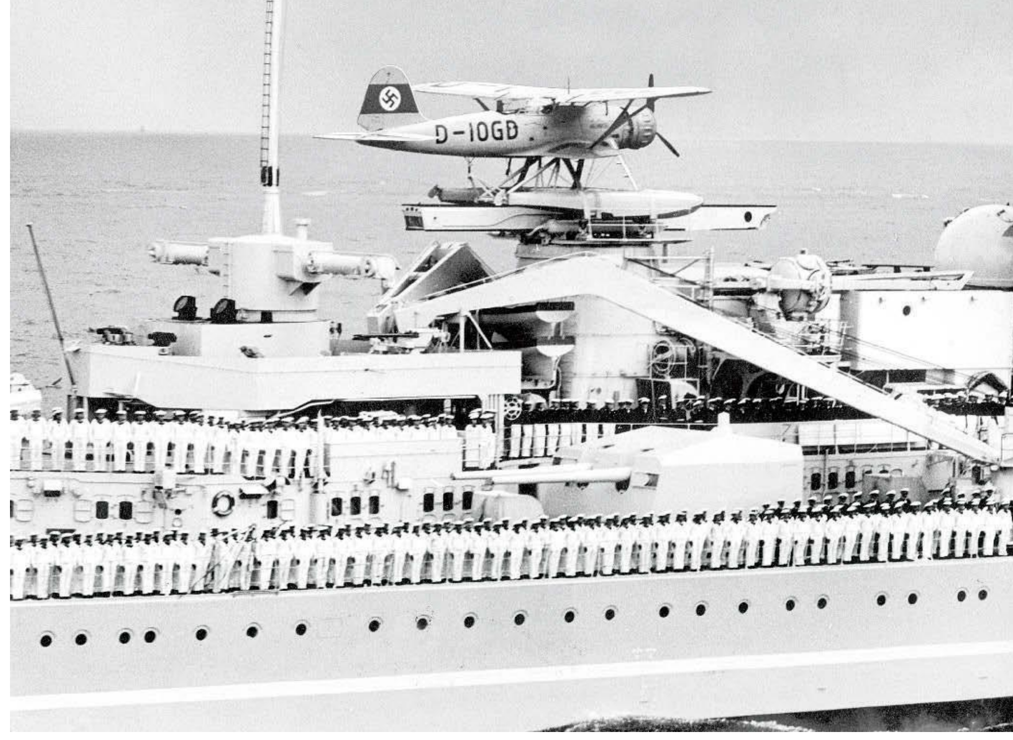
Bei den 1933 anstehenden Planungen für die Panzerschiffe D und E (siehe Kasten links) hatte die Marineleitung ein stärkeres

### VERSAILLES UND DIE TONNAGE Drei Panzerschiffe

Die Reichsmarine plante fünf Panzerschiffe vom Typ „Westentaschenschlachtschiff“, also nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages. Drei wurden realisiert: A *Deutschland*, B *Admiral Scheer* und C *Admiral Graf Spee* mit 6 x 28-cm-Hauptartillerie in zwei Drillingstürmen und einer Maximalgeschwindigkeit von 28,3 Knoten und dies bei steten Optimierungen, die eine Zunahme der Tonnage zur Folge hatten. Mit ihrem Kaliber waren die drei Schiffe schnelleren Gegnern überlegen (bis auf die Schlachtkreuzer der Royal Navy) und schneller als alle artilleristisch stärkeren; hinzu kam ein beachtlicher Aktionsradius. Zusammengefasst stellten sie durchaus eine Bedrohung für die Seemächte jener Zeit dar, vor allem empfand das die französische Marineführung so, die mit ihrem ersten Nachkriegsschlachtschiff *Dunkerque* (Hauptartillerie 33 Zentimeter) auf die deutsche Herausforderung reagierte.



**„FARBE WASCHEN“: Die 28-cm-Rohre befinden sich in der niedrigsten Stellung, die vor eindringendem Seewasser schützenden Ledermanschetten sind abgenommen**
Foto: Sammlung GSW




**KOMPLIZIERTER VORGANG: Katapultanlage für das Aufklärungsflugzeug vom Typ Arado Ar 196; der Kran hievte die Maschine nach der Landung auf dem Wasser wieder an Bord**
Foto: SZ-Photo/Scherl



**BORDROUTINE: Bedienmannschaft eines der 10,5-cm-Flakgeschütze in Doppellafetten**
Foto: SZ-Photo/Scherl

Kaliber als bei den vorhergehenden mit ihren 28-cm-Geschützen favorisiert, scheiterte aber an Hitler, der aus politischen Gründen zurückhaltend argumentierte. Immerhin konnte ihm Raeder neun statt sechs Geschützrohre abtrotzen mit der Option, zu einem späteren Zeitpunkt auf ein größeres Kaliber umzurüsten. Im Gespräch waren 35 und sogar 38 Zentimeter.

Durch das am 18. Juni 1935 geschlossene deutsch-britische Flottenabkommen ließen sich dann die mit den Versailler Bestimmungen folgenden Tonnage-Begrenzungen überwinden, und unmittelbar danach gab die Marine ihre Bauvorhaben bekannt, darunter „zwei Panzerschiffe zu 26.000 t mit 28 cm-Geschützen“: *Scharnhorst* (D) und *Gneisenau* (E), Letztere mit der Baunummer 235.

## Antrieb und Panzerung

Die Kieler Germania-Werft war für die Antriebsanlage zuständig: drei Turbinensätze mit einer Konstruktionsleistung von je 53.350 WPS, insgesamt also 160.050 WPS – die stärksten auf deutschen Kriegsschiffen, an die selbst die auf *Bismarck* und *Tirpitz* eingebauten Turbinen nicht heranreichten. Damit erzielte „E“ auf den obligatorischen „Meilenfahrten“ (unter Reichsdienst- und Werftflagge) 30,70 Knoten Höchstgeschwindigkeit. Die notwendige elektrische Leistung übernahmen fünf Elektrowerke mit zwölf E-Maschinen.

Wie schon bei Großkampfschiffen der Kaiserlichen Marine legten die Konstrukteure großen Wert auf die Standfestigkeit und Unterteilungen der beiden neuen Einheiten, und da der Verzicht auf schwere Kaliber Gewicht einsparte, konnte man mehr für die Panzerung nutzen. Statt der bisher verwendeten KNC-Panzer („Krupp, nicht cementiert“) kamen die neuen Materialien „Wotan hart“ (Wh) und „Wotan weich“ (Ww) zum Einbau (siehe *Schiff Classic* 8/2019), deren entscheidender Vorteil darin bestand, schweißbar zu sein. In der Seitenpanzerung konnte eine Stärke erzielt werden, die mit 350 Millimetern selbst den 33-cm-Geschützen der *Dunkerque* widerstanden hätte, hingegen fielen die Panzerungen am Oberdeck aus Gründen der Schiffsstabilität vergleichsweise schwach aus.

Man wusste um dieses Manko, ging aber von durchaus schlüssigen Überlegungen aus: Die Wirkung auf dem Oberdeck auftreffender Granaten oder Bomben würde abgeschwächt und käme erst auf dem Panzerdeck zur vollen Geltung, wo in erster Linie Wohnräume untergebracht waren, deren Zerstörung den Gefechtswert des Schiffes im Einsatz nicht beeinträchtigte. Exakt dieser Fall trat im Krieg bei Bombentreffern ein, die das Oberdeck durchschlugen und erst auf dem Panzerdeck detonierten und daher insgesamt wenig Schaden anrichteten. Gegen die fast 500 Kilogramm schwere Panzersprengbombe aber, die das Vorschiff der *Gneisenau* im Februar 1942 traf und praktisch zu ihrem Ende führte, waren alle Horizontalpanzerungen nicht ausgelegt.

## Starker Unterwasserschutz

Der Unterwasserschutz bewährte sich alles in allem, denn weder konnte ein Lufttorpedo in Brest noch die Grundmine beim Unternehmen „Cerberus“ der *Gneisenau* bemerkenswerten Schaden zufügen, deren Fahrfähigkeit nach kurzer Zeit wiederhergestellt war. Auch bei der Panzerung der Geschütze wurde nicht gespart, ihre Türme waren zwar die gleichen wie bei den Schiffen der

Schussweite von 189 Hektometern! Das Gewicht eines einzigen Rohres, für das 150 Schuss vorgesehen waren, betrug 52.250 Kilogramm, und je 75 Mann waren für die Bedienung der Türme Anton, Bruno und Cäsar nötig, für die jeweils 450 Panzerspreng-, Sprenggranaten mit Bodenzünder und Sprenggranaten mit Kopfzünder mitgeführt wurden, wobei die Lebensdauer eines Rohres auf maximal 1.100 Schuss begrenzt war.

Eine 28-cm-Granate trat mit einer Anfangsgeschwindigkeit von 890 m/s aus dem Rohr, und obwohl ja für einen späteren Zeitpunkt sechs 38-cm-Geschütze in drei Zwillingstürmen vorgesehen und dafür auch die technischen Voraussetzungen gegeben waren, gab es nie Anlass, die 28-cm-Hauptartillerie von *Gneisenau* und *Scharnhorst* beim scharfen Schuss zu beanstanden.



**GEMEINSAMES MANÖVER:** **Aufgenommen vom Panzerschiff *Admiral Graf Spee*, dem die *Admiral Scheer* und die *Gneisenau* folgen** Foto: SZ-Photo/Scherl

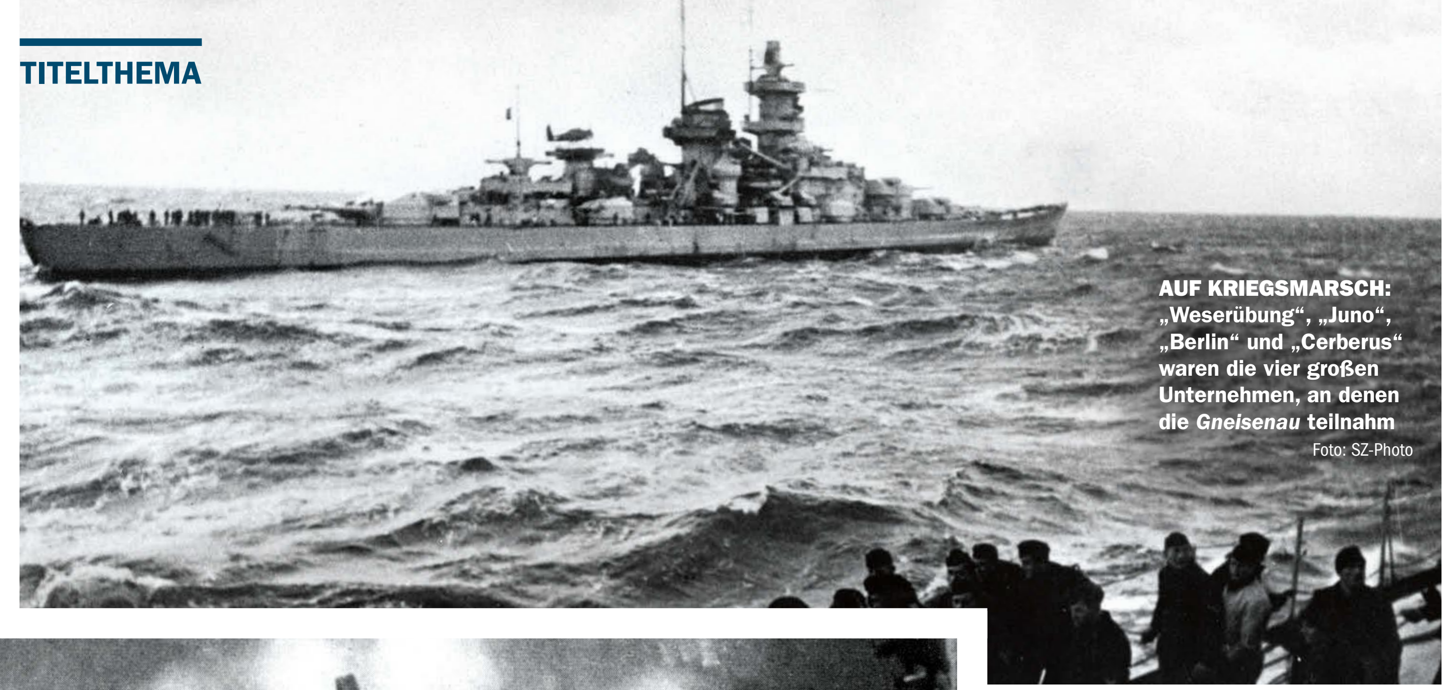
*Deutschland*-Klasse (A, B, C), aber gesteigerte Rohrerhöhungen ermöglichten größere Schussweiten: fast 400 Hektometer (= 40 Kilometer) bei 40 Grad Rohrerhöhung.

Zum Vergleich: Die Linienschiffe der *Braunschweig*-Klasse der Kaiserlichen Marine (*Braunschweig, Elsass, Hessen, Preußen, Lothringen*) besaßen bei gleichem Kaliber ihrer Hauptartillerie nur eine maximale

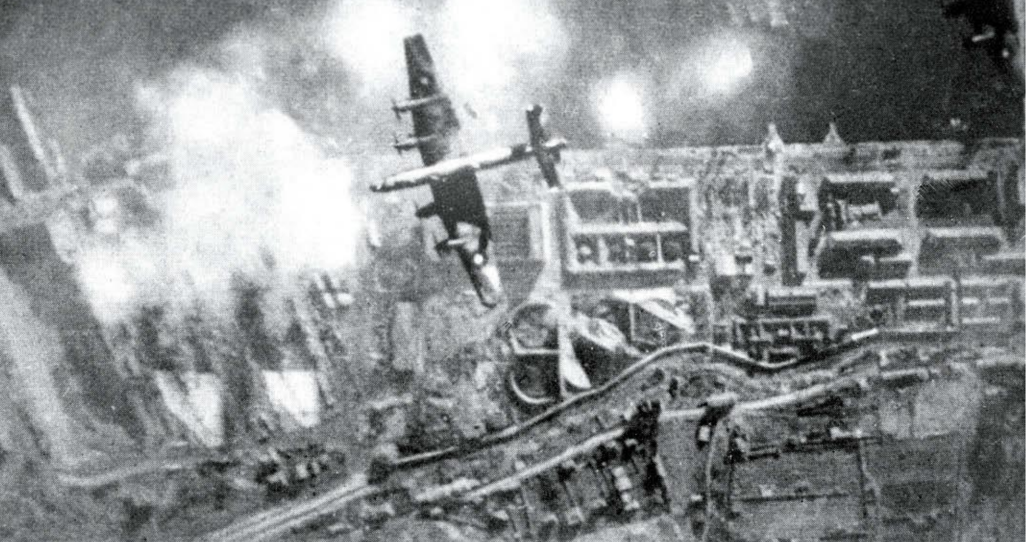
## Hochempfindliche Geräte

Ein Wort zu den Feuerleitmitteln der schweren Türme, den Bordflugzeugen und zur Torpedowaffe: Neben den 10,5-m-Entfernungsmessgeräten pro Turm waren auf dem Turmmast und dem achteren Kommandostand je eine 10,5-m-Basis und auf dem vorderen Kommandostand eine 6-m-Basis eingebaut. Diese Geräte waren hochempfindlich, und zusammen mit der fragwürdigen

**NOCH IM FRIEDEN:** ***Gneisenau* im Sommer 1939, kurz vor Kriegsausbruch: Wenige Wochen später wird das Bugwappen abgenommen** Foto: SZ-Photo/Scherl



**AUF KRIEGSMARSCH: „Weserübung", „Juno", „Berlin" und „Cerberus" waren die vier großen Unternehmen, an denen die *Gneisenau* teilnahm** Foto: SZ-Photo



**DOCKANLAGEN VON BREST: Viermotoriger Bomber über der Hafenanlage, in der die Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau* liegen** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Funktionssicherheit der Türme, wenn Seewasser durch die Öffnungen eindrang, ergab sich ein ständiges Gefahrenpotenzial: Würde die Hauptartillerie der *Gneisenau* ausfallen, wäre das Schlachtschiff, so seine Bezeichnung ab 1935, praktisch zahnlos.

## Bordflugzeug Arado 196

Von den vier vorgesehenen Bordflugzeugen – zunächst Heinkel He 114, ab 1939 Arado Ar 196 – war nur eines tatsächlich im Einsatz, und auch das nicht immer. Trotz der vielen und sinnvollen Verwendungsmöglichkeiten von Bordflugzeugen, zum Beispiel zur Personenbeförderung und für Kurierdienste, zur Aufklärung, U-Boot-Jagd und für Unterstützungsaufgaben, waren die technischen Schwierigkeiten mit der Schleuder weniger beim Start als vielmehr beim Wiedereinsetzen unter kriegsmäßigen Bedingungen nicht unerheblich (Zusammenwirken von Flugzeugkran und Umsetzkran). Schiffsmanöver, die das Einsetzen des Flugzeuges in ruhigem Lee zuließen, verliefen zwar eingeübt und gekonnt, bedeuteten aber einen verhältnismäßig hohen Aufwand.

Der Einbau einer neuen Bordfluganlage (einer 27 Meter langen Flugzeughalle, deren Dach nicht geöffnet werden konnte, mit einer installierten, um 360 Grad schwenkbaren Schleuder) ersetzte zwar die alte. Doch über einige schwierige Probestarts kam man nicht hinaus – schwierig, weil ein Montieren der Tragflächen wegen Platzmangels nur bei Querstellen der Schleuder möglich war.

## GEFAHR BEI EISFAHRTEN

Bei extremen Temperaturen legte sich schnell eine Eisschicht über das Schiff. Die Geschütztürme mussten immer wieder durchgefahren werden, um ein Vereisen der Schwenkmechanik zu verhindern

Es ist erstaunlich, dass trotz guter Erfahrungen mit der Torpedobewaffnung auf Schlachtkreuzern der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg bei der Konstruktion von Panzerschiff E auf deren Einbau vermutlich aus Gewichtsgründen verzichtet wurde. Der Mangel machte sich nach Beginn des Zweiten Weltkriegs schnell bemerkbar, sodass die Schiffsführung beim Oberkommando der Kriegsmarine einen entsprechenden Antrag stellte und noch im Sommer 1941 sechs Torpedorohre zum Einbau kamen.

Um dann doch nicht geladen zu werden: Beim Durchbruch durch den Kanal Anfang 1942 mussten *Gneisenau*, *Scharnhorst* und *Prinz Eugen* auf ihre zwischenzeitlichen Errungenschaften wieder verzichten. Der Grund: Eigengefährdung.

## Heiß Flagge und Wimpel!

Am 21. Mai 1938 stellte die offiziell 26.000, inoffiziell zu diesem Zeitpunkt aber bereits 31.850 Tonnen große *Gneisenau* in Dienst, eine Zeremonie traditionell ohne Ehrengäste und Aufmarsch, vielmehr eine interne Feier der Besatzung. Nach dem Kommandantenbefehl „Heiß Flagge und Wimpel" stieg die Reichskriegsflagge am Heck auf und symbolisierte: Von nun an ist das Schiff Teil der Kriegsmarine!

Auf ihrer ersten Reise Anfang Juli 1938 lief die *Gneisenau* in nördliche Gewässer beziehungsweise in den Nordostatlantik. Es folgte die Teilnahme an einer Flottenparade in der Kieler Bucht anlässlich des Staatsbesuchs von Ungarns Reichsverweser Admiral Nikolaus Horthy. Turnusmäßig standen dann Nachbesserungen und Modifizierungen an, so der Einbau eines sogenannten Atlantikstevens, der das Vorschiff bei hoher Fahrt vor überkommendem Wasser und damit den Turm Anton schützen sollte, und ei-

# GORCH FOCK

## KÖNIGIN DER MEERE

### Weltneuheit – Personalisierter Bierkrug zum 60-jährigen Jubiläum der Gorch Fock

Mit maßstabsgetreuer Miniatur

Henning

Unter dem Hupen der Schiffshörner und dem Jubel zehntausender Zuschauer rauscht die Dreimastbark der Bundesmarine am 23. August 1958 um genau 11:16 Uhr ins Wasser, als es heißt „Stoppen los!“. Seitdem hat die „Gorch Fock“ im Lauf ihres 60-jährigen Dienstes auf über 165 Ausbildungsfahrten umgerechnet 35-mal die Erde umrundet.

### Personalisiert mit einem Namen Ihrer Wahl

Der Krug ist von Hand aus edlem Porzellan gefertigt und erscheint zu Ehren des **60-jährigen Jubiläums** des Stapellaufs der „Gorch Fock“ exklusiv bei The Bradford Exchange. Als Topper ziert eine goldfarbene „Gorch Fock“ den Deckel dieses einzigartigen Bierkruges. Das Motiv auf der Vorderseite zeigt die maritime Ikone unter vollen Segeln in ihrem Einsatz als Segelschulschiff und als friedliche „Botschafterin in Weiß“ auf den Weltmeeren. Das Besondere an diesem einzigartigen Bierkrug: auf einem Schild steht auf Wunsch ein **Name Ihrer Wahl!** Ein Echtheits-Zertifikat garantiert die Authentizität Ihres persönlichen Exemplars. **Sichern Sie sich Ihren personalisierten Bierkrug „Gorch Fock – Königin der Meere“ am besten gleich heute!**



*Oberseite des Deckels mit detailreich gestalteter Windrose und goldenen Filigranarbeiten*




*Jeder Krug ist auf der Unterseite von Hand nummeriert. – Ein echtes Unikat!*




**Füllmenge:** ca. 0,7 l

**Durchmesser:** ca. 16,5 cm

**Höhe: 20 cm**

**Produkt-Nr.:** 422-FOR07.01P

**Produktpreis: € 149,85** (zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je € 49,95) zzgl. € 8,95 Versand*

**Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie gleich heute!**

**www.bradford.de**

Für Online-Bestellung Referenz-Nr.: **90179**

**Bitte einsenden an:**
**The Bradford Exchange Ltd.**
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **0 60 74 / 916 916**
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V
Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar



**PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 90179** **Zeitlich begrenztes Angebot:** Antworten Sie bis zum **4. Mai 2020**

☐ **Ja,** ich reserviere den personalisierten Bierkrug **„Gorch Fock – Königin der Meere“**

Bitte gravieren Sie folgenden Namen: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
(Name mit max. 10 Zeichen, inkl. Leerzeichen und Bindestriche)

* Dieses Produkt wird nach Ihrer Kundenspezifikation hergestellt und ist deshalb vom Umtausch ausgeschlossen.

**Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (x):**
Lieferzeit ca. 4 Wochen
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

**Datenschutz:** Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter **www.bradford.de/datenschutz.** Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpräferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

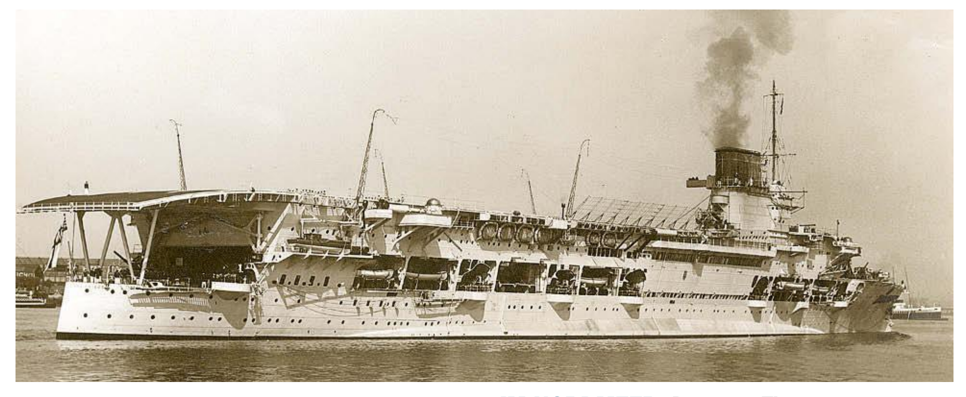
Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum — E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

✗ Unterschrift



**IM NORDMEER:** **Der zum Flugzeugträger umgebaute ehemalige Kreuzer *HMS Glorious* wurde mit zwei Zerstörern von dem deutschen Schlachtschiffverband abgefangen**
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library



**TÖDLICHE SALVE:** ***Gneisenau* eröffnet das Feuer auf *HMS Glorious*, die nach etwa 70-minütigem Gefecht sinkt**
Foto: Sammlung GSW

nes Schornstein-Aufsatzes. Die Arbeiten gelangten Ende 1938 zum Abschluss. Angesichts der sich verschärfenden politischen Lage im ersten Halbjahr 1939 forcierte man Ausbildung und Schießübungen, bei der sechswöchigen Ausbildungsreise in den Mittelatlantik im Hochsommer (mit Aufenthalt in Las Palmas) wurde systematisch auf große Entfernungen geschossen.

Die letzten Wochen vor dem Krieg begannen mit Routineaufgaben auf dem Schlachtschiff: Abgabe der Kraft- und Ruderboote sowie der Übungsmunition von Bord, Aufnahme zusätzlichen Personals und Auffüllen der Gefechtsmunition. Die Mützenbänder wurden getauscht, es hieß nun nicht mehr: „Schlachtschiff *Gneisenau*“, sondern schlicht „Kriegsmarine“, die Schiffswappen abgenommen und eingemottet, der Schriftzug „Gneisenau“ an beiden Heckseiten abgeschraubt, die Fla-Geschütze aller Kaliber „kriegswachmäßig“ besetzt. Flugzeugbeobachter bezogen Tag und Nacht ihre Posten, es herrschte überall auf dem Schiff eine beklemmende Stimmung, seine Nervosität konnte niemand verbergen.

## Kriegsbereit

Während die Panzerschiffe *Admiral Graf Spee* und *Deutschland* (später *Lützow*) im August in den Atlantik ausliefen und weitere Schiffe weisungsgemäß ihre Stationen besetzten, unternahm *Gneisenau* in der Deutschen Bucht abermals Schießübungen. Am 3. September, als Großbritannien und Frankreich dem Deutschen Reich den Krieg erklärten, befand sich das Flottenflaggschiff, also Flaggschiff des Flottenchefs Admiral Hermann Boehm, der mit seinem Stab die Flotte in See führte, bei Brunsbüttel vor Anker. Doch weil die Backbordmaschine ausfiel, musste man die Werft ansteuern.

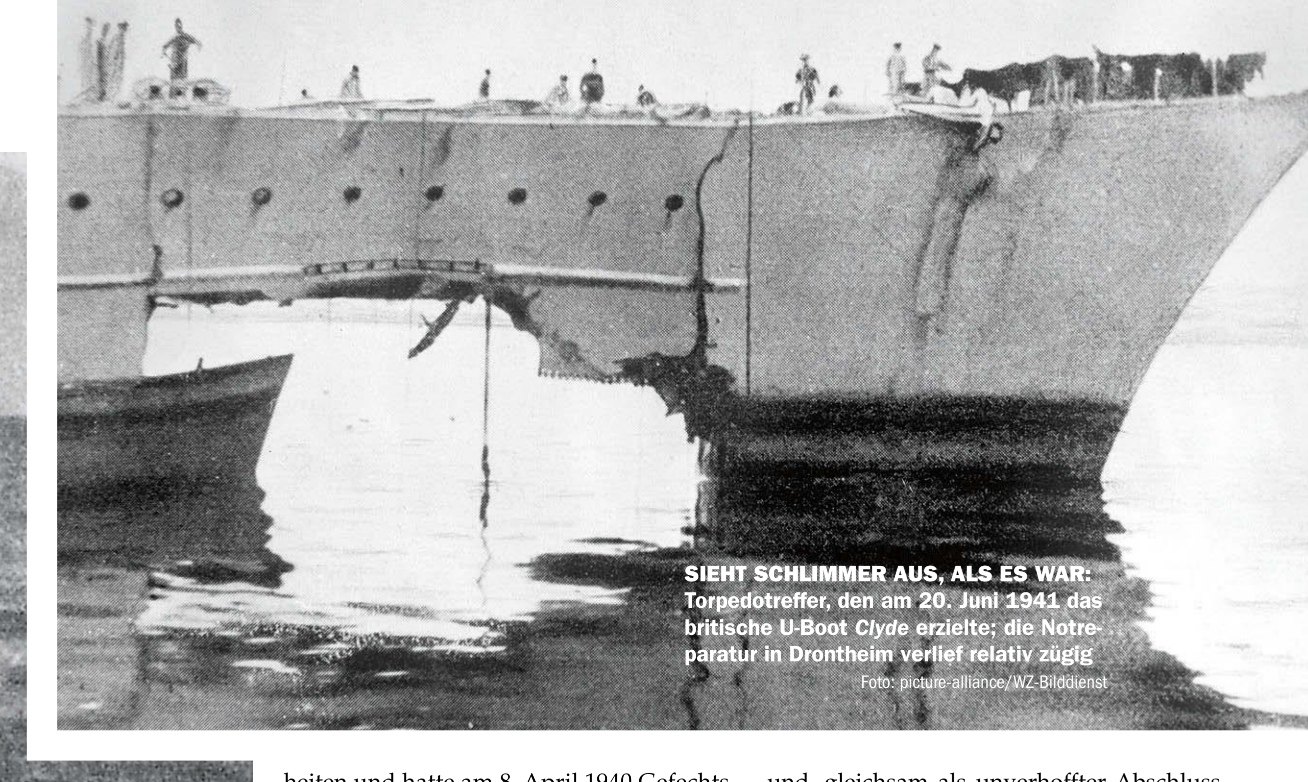
Nach der Fahrt bis Höhe südnorwegische Küste vom 7. bis 9. Oktober gemeinsam mit dem Kreuzer *Köln* und einigen Zerstörern, um im Idealfall Feindkräfte in den Wirkungsbereich deutscher U-Boote und der Luftwaffe zu ziehen, übernahm der bisherige Befehlshaber der Panzerschiffe Admiral Wilhelm Marschall das Amt des Flottenchefs von Admiral Boehm.

Im November operierte *Gneisenau* zusammen mit dem Schwesterschiff *Scharnhorst* südlich von Island, wobei die Schlachtschiffe den 16.601 BRT großen Hilfskreuzer *Rawalpindi* versenkten. Wenn auch ein ungleiches Gefecht, so war dies die erste Unternehmung mit scharfem Schuss. Zu Beginn des neuen Jahres musste man die Artillerieanlagen abstimmen und wieder Schießübungen vornehmen – alles mehr oder minder grauer Bordalltag in Kriegszeiten!

Spannender für die Besatzung wurde es ab 17. Februar 1940, als die *Gneisenau* mit *Scharnhorst*, dem Schweren Kreuzer *Admiral Hipper* und neun Zerstörern auf Höhe Shetland-Inseln/Südnorwegen fuhr mit dem Ziel, die Jagd auf Geleitzüge zu eröffnen. Aber außer vielen Fischdampfern und einem

### TECHNISCHE DATEN

| | |
|---|---|
| Bauwerft | Deutsche Werke Kiel |
| Auf Stapel gelegt | März 1934 |
| Stapellauf | 8. Dezember 1936 |
| Indienststellung | 21. Mai 1938 |
| Verdrängung max. | 38.700 t |
| Länge über alles | 234,9 m |
| Breite | 30 m |
| Tiefgang max. | 9,91 m |
| Antrieb | 12 Hochdruckkessel, 3 Turbinen, 160.050 WPS |
| Geschwindigkeit max. | 32 kn |
| Bewaffnung | 9 x 28 cm, 8 x 15 cm, 4 x 15 cm, 14 x 10,5-cm-Flak, 16 x 3,7-cm-Flak, 12 x 2-cm-Flak, 6 x 53,3-cm-Torpedorohre, 4 Bordflugzeuge Arado Ar 196 |
| Besatzung | 1.670–1.840 Mann plus 75 Mann Flottenstab |



**SIEHT SCHLIMMER AUS, ALS ES WAR:** Torpedotreffer, den am 20. Juni 1941 das britische U-Boot *Clyde* erzielte; die Notreparatur in Drontheim verlief relativ zügig
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

aufgetauchten deutschen U-Boot kam nichts in Sicht. Auch wenn das Unternehmen „Nordmark" letztlich erfolglos verlief, konnte durch die Einsätze auf den Gefechtsstationen die nötige Sicherheit gewonnen werden.

Diese unfreiwilligen „Übungseinheiten" waren von der Führung durchaus erwünscht, da sie zur laufenden Professionalität an Bord beitrugen. Die anschließende Liegezeit in Wilhelmshaven nutzte übrigens der Marinemaler Adolf Bock (1890–1968) auf der *Gneisenau*, der im Auftrag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine ein Gemälde des Schlachtschiffes anfertigte.

Als die Wehrmacht Dänemark und Norwegen besetzte (Unternehmen „Weserübung"), sicherte die *Gneisenau* die nach Narvik und Drontheim marschierenden Einheiten und hatte am 8. April 1940 Gefechtsberührung mit dem britischen Schlachtkreuzer *Renown*, ein Duell zwischen 28-cm-Geschützen auf der einen und 38-cm-Geschützen auf der anderen Seite. Eine 38-cm-Granate und zwei 11,4-cm-Granaten trafen das deutsche Schlachtschiff, das sich am 10. April von der Küste Norwegens absetzte und den Rückmarsch antrat.

## Gegen *HMS Glorious*

Das nächste große Unternehmen war im Juni und Juli 1940 „Juno", das die in Nordnorwegen stehenden Truppen entlasten sollte: *Gneisenau*, *Scharnhorst*, *Hipper* und vier Zerstörer liefen dabei in nicht identifizierte britische Absetzbewegungen aus Norwegen hinein; nach Versenken des Flugzeugträgers *Glorious* und zweier Zerstörer (siehe *Schiff Classic* 4/2016) erhielt *Gneisenau* beim Vorstoß gegen die Linie Island–Faröer–Orkney-Inseln einen Torpedotreffer des britischen U-Bootes *Clyd*e, der das Schiff für die nächsten Monate außer Gefecht setzte, konkret bis zum 14. November 1940.

Drei Tage vor Silvester brachen *Gneisenau* und *Scharnhorst* in den Atlantik durch mit dem Auftrag die britische Zufuhr zu bekämpfen. Heftige Stürme bereiteten dem Vorhaben aber ein jähes Ende; in Gotenhafen musste man die Seeschäden beseitigen.

Dann endlich stellten sich die ersehnten Erfolge ein: Beim Atlantikunternehmen „Berlin" (wieder gemeinsam mit dem Schwesterschiff) ab 22. Januar 1941 verbuchte die *Gneisenau* elf versenkte und dazu drei als Prise aufgebrachte Schiffe! Dass das Schlachtschiff nun vermehrt Ziel feindlicher Luftangriffe war, verwundert daher kaum: 6. April in Brest Lufttorpedotreffer im Achterschiff, vier Tage später vier Bombentreffer und, gleichsam als unverhoffter Abschluss der Reparaturarbeiten, am 6. Februar 1942 der Naheinschlag einer Bombe, die das Schiff allerdings nicht an „Cerberus" hinderte, der spektakulären Rückführung der in Brest liegenden schweren Einheiten *Gneisenau*, *Scharnhorst* und *Prinz Eugen* durch den Kanal in die Heimat.

Die dabei erhaltenen Grundminentreffer setzten die *Gneisenau* nicht außer Gefecht, sodass das Schlachtschiff nach kurzer Zeit seine Fahrt wieder aufnahm. Das Eindocken bei den Kieler Deutschen Werken sollte eigentlich nur eine Frage der Zeit sein, doch es wurde die letzte Station der *Gneisenau*. Denn die Bombe, die am 26. Februar im Vorschiff detonierte, brachte das in der Kartuschkammer von Turm „A" lagernde Pulver zur Explosion und beschädigte den Turm selbst schwer.

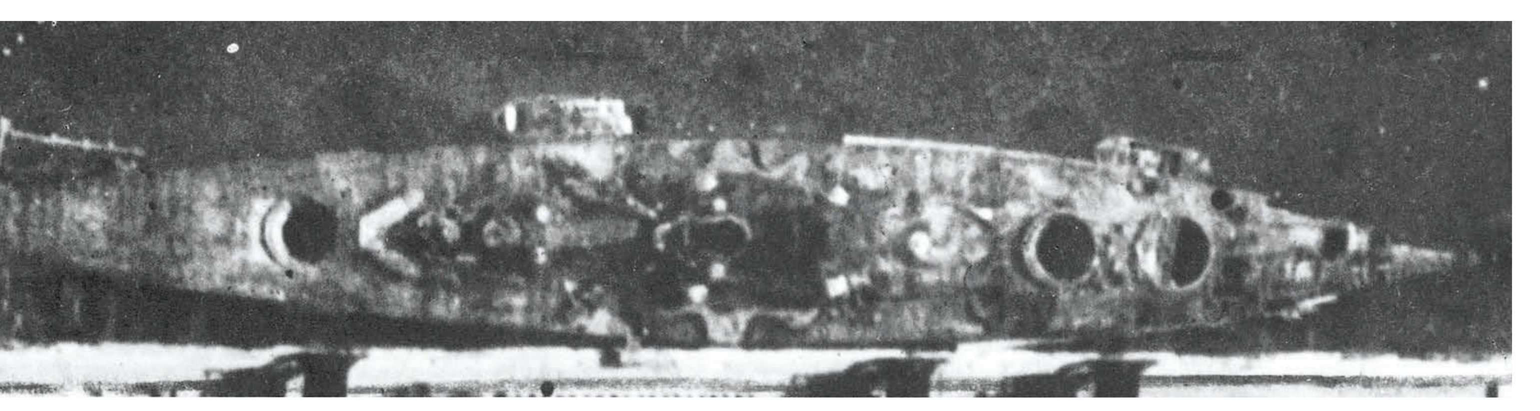
## Ende einer Legende

Der Entschluss, in Gotenhafen Umrüstungen vorzunehmen, führte nicht zum schnellen Ergebnis, sondern zu einer langen, lähmenden Wartezeit, die Hitler mit seinem Befehl zur Außerdienststellung beendete. Im Januar 1943 musste man schließlich alle Umbauarbeiten an der *Gneisenau* einstellen und die Geschütze ausbauen, um sie zur Küstensicherung zu verwenden.

Der Rest im Leben des Schlachtschiffes erzählt sich wie eine Leichenschau: Am 27. März 1945 vor die Hafeneinfahrt von Gotenhafen geschleppt, als Blockschiff auf Grund gesetzt und seit 1947 auf polnische Weisung abgebrochen, schwamm der Körper 1981 nach Abdichten auf, um dann abgewrackt zu werden – 150 Jahre nach dem Tod des Namensgebers Generalfeldmarschall August Neidhardt von Gneisenau. ⚓

# GNEISENAU

0 50
meters



**AUSGELAGERT:** In der Gotenhafener Außenstelle der Deutschen Werke werden die drei 28-cm-Doppeltürme ausgebaut. Während Turm „A“ zerstört war, ließen sich die beiden anderen Türme als Küstenbatterien in Norwegen verwenden Foto: Sammlung GSW

SŁAWOMIR J. LIPIECKI

NWL

Grafik: Sławomir Lipiecki



**ABBRUCH:** Das aufgeschwommene Wrack gibt nur noch den Schornstein, den gepanzerten Kommandostand und die Barbetten der vorderen Türme preis
Foto: Sammlung GSW

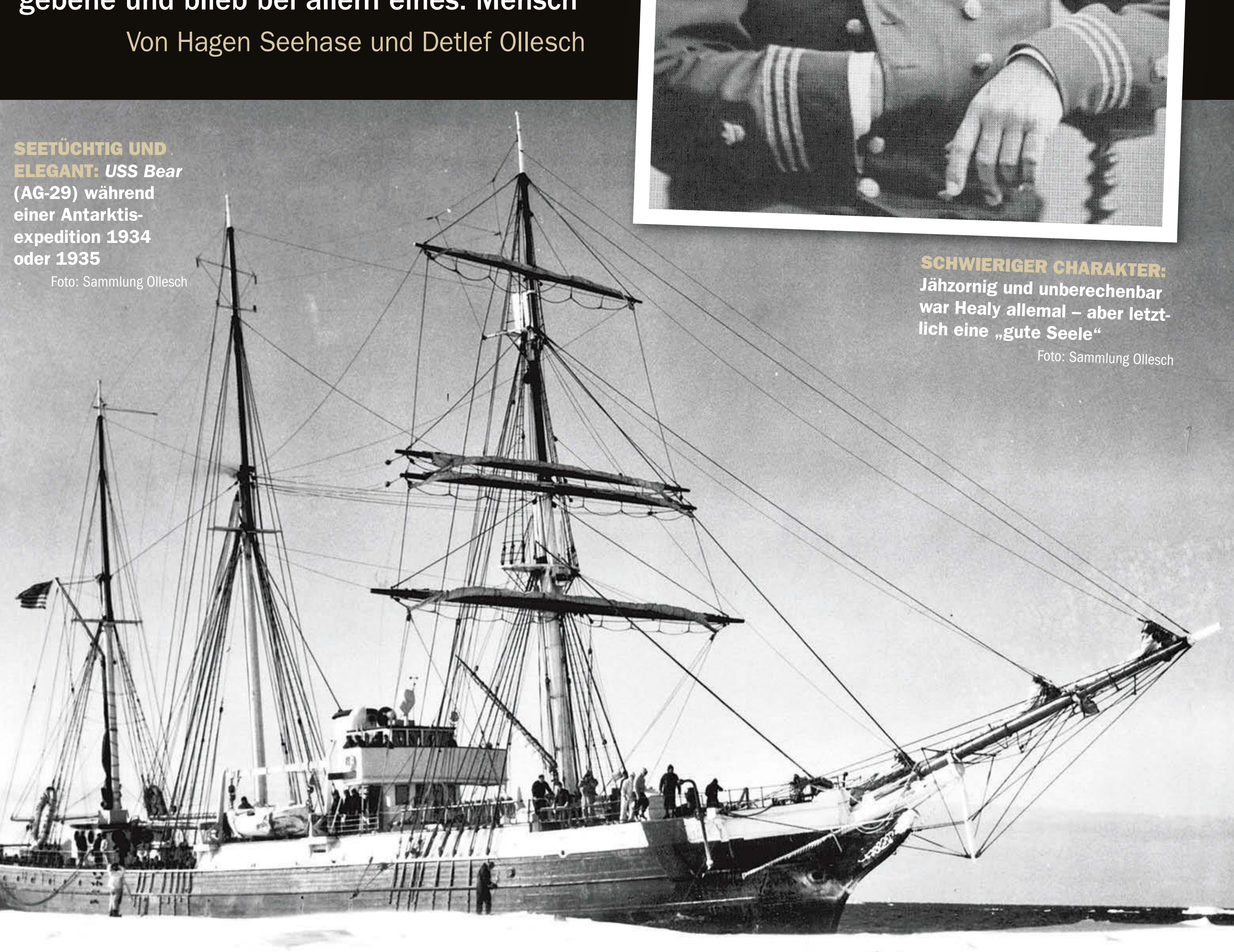
## Ein Mann und sein Schiff

# „Hell Roaring Mike“

**Captain Michael Healy war legendärer Kommandant der *USRC Bear* – er verfolgte Schmuggler, schlichtete, diente, half Notleidenden, raufte, drangsalierte Untergebene und blieb bei allem eines: Mensch**

Von Hagen Seehase und Detlef Ollesch

**SCHWIERIGER CHARAKTER:** Jähzornig und unberechenbar war Healy allemal – aber letztlich eine „gute Seele“ Foto: Sammlung Ollesch



**SEETÜCHTIG UND ELEGANT:** ***USS Bear*** **(AG-29) während einer Antarktisexpedition 1934 oder 1935** Foto: Sammlung Ollesch

**ZUSAMMEN GEHT'S BESSER:** ***USRC Bear* und *SS Corwin*, umgeben von Packeis, im Juni 1914** Foto: Library of Congress

Manchmal sind Schiff und Kapitän schon fast symbiotisch verbunden, so erscheint es jedenfalls der Nachwelt. „Captain Bligh“ ergänzt man gedanklich mit der *Bounty*, zu Francis Drake gehört natürlich die *Golden Hind*. Robert Surcouf lebt weiter als Kapitän der *Confiance* und Günther Prien als Kommandant von U 47.

In diese Reihe gehört auch Captain Michael Augustine Healy, der etliche Jahre den United States Revenue Cutter *Bear* kommandierte. Healy, genannt „Hell roaring Mike“, war der erste Farbige, der das Kommando über ein Schiff einer US-Behörde hatte. Bei dieser Behörde handelte es sich um den „United States Revenue Cutter Service“, eine ministeriell geführte und unterstehende Küstenschutz- und Zollbehörde, die 1915 in der United States Coast Guard aufging.

Ihre „Cutter“ genannten Wachschiffe (auch wenn sie anders getakelt waren) kämpften auch in militärischen Konflikten: 1798 bis 1800 gegen Frankreich, 1812 bis 1815 gegen Großbritannien, 1861 bis 1865 im Sezessionskrieg und 1898 gegen Spanien. Revenue Captain Michael A. Healy kommandierte nacheinander die sieben Revenue Cutter *Chandler, Corwin, Bear, McCulloch, Golden Gate, Hartley* und *Thetis*.



***BEAR* IM EIS: Die extremen Temperaturen verlangten Schiff und Mannschaft alles ab** Foto: Sammlung Ollesch

Geboren wurde Healy im Jahr 1839 in Macon, Georgia, als Sohn eines irischstämmigen Plantagenbesitzers und einer farbigen Sklavin. Da nach dem in Georgia geltenden Recht eine Freilassung der aus dieser Verbindung stammenden Kinder (insgesamt zehn) aus der Sklaverei ebenso wenig zu erreichen war wie eine ausreichende Schulbildung, brachte Healy sen. seinen Nachwuchs in die Nordstaaten. Dort machten die meisten kirchliche und/oder akademische Karrieren und stiegen zu hohen Ämtern auf.

Michael Healy jun. war daran aber nicht interessiert und ging 1854 zur See, zunächst als Schiffsjunge auf dem Ostindienklipper *Jumna*. Er stieg zum Offizier der Handelsmarine auf, bewarb sich 1864 um eine Übernahme in den „United States Revenue Cutter Service“ (damals noch „United States Revenue Marine“) und erhielt eine Kommission als Third Lieutenant – vom Präsidenten Abraham Lincoln persönlich unterzeichnet. 1866 wurde er Second Lieutenant. Zunächst diente Healy an der Ostküste, 1875 wurde er Zweiter Offizier auf dem in nordpazifischen Gewässern operierenden Cutter *Rush*. 1877 erhielt er das Kommando über die *Chandler*, wechselte 1882 auf die *Corwin* und wurde 1883 zum Captain befördert.

## Auf dem Flaggschiff

1884 beschoss die *Corwin* unter seinem Kommando in Alaska das Tlingit-Dorf Angoon. 1886 übernahm Healy das Kommando von *USRC Bear*, dem Flaggschiff der „Bering Sea Force“. Als Kapitän dieses überaus seetüchtigen Schiffes drückte er der amerikanischen Seefahrtsgeschichte seinen Stempel auf. Sein Schiff repräsentierte ganz allein die amerikanische Regierungsgewalt in den zugänglichen Teilen Alaskas. Healy bekämpfte Whiskyschmuggler, die Eingeborene mit billigem Fusel versorgten, er wirkte als Friedensrichter, rettete Walfänger aus Seenot, versorgte Indianer- und Eskimosiedlungen mit Nahrungsmitteln und Arznei, bekämpfte die Robbenwilderei und begleitete wissenschaftliche Expeditionen. Auf seine Initiative ging die Einfuhr sibirischer Rentiere nach Alaska zurück. 1888 rettete Healy 160 im Eis eingeschlossene Seeleute bei Point Barrow.

## Umstrittene Persönlichkeit

Healy war allerdings nicht unumstritten und als typischer „Seebär“ bei Karriereoffizieren, die unter seinem Kommando dienten, gefürchtet. Mit Gesetzesbrechern verfuhr er in der Regel unnachgiebig. Im Januar 1894 brachte es ein Artikel in der *New York Sun* auf den Punkt: „Captain Mike Healy ist eine wesentlich bedeutendere Persönlichkeit in den Gewässern im fernen Nordwesten, als es jeder Präsident der Vereinigten Staaten oder jeder Herrscher Europas jemals war.“

Bis 1895 blieb er auf der *Bear*, dann bewirkte ein Kriegsgerichtsverfahren eine Zwangspause. Bereits 1890 hatte es eine offizielle Untersuchung gegeben – es ging um Gewalttätigkeit und Trunkenheit. Zwar hatte man Healy freigesprochen, es war allerdings kein Geheimnis, dass er sich vor der




**GROSSE EHRE:** Die *USCGC Healy* ist ein als Eisbrecher ausgelegtes Forschungsschiff der Coast Guard  Foto: NASA/Kathryn Hansen

Vernichtung konfiszierten Alkohols reichlich bedient hatte. Nun wurde der Kapitän Opfer des damals wachsenden gesellschaftlichen Drucks gegen Alkoholmissbrauch. Healy lebte mit seiner (auch irischstämmigen) Frau Mary Ann (geb. Roach) in San Francisco, wo eine sich etablierende – zumeist weibliche – militante Abstinenzlerbewegung („Temperence Movement“) trinkfreudige Seeleute zu bekehren versuchte. Am 8. Juni 1896 sprach ein Gericht das Urteil: Man strich Healy von der Liste der Kapitäne und suspendierte ihn für vier Jahre (ohne Sold).

## Ohne Healy geht es nicht

Während des allgemeinen Goldrausches in Alaska wurde „Hell Roaring Mike“ allerdings dringend gebraucht. 1900 erhielt er das kommissarische Kommando auf der *McCulloch*, dann übernahm er die *Golden Gate*, später die *Hartley*. Im Januar 1902 erhielt er seinen alten Rang wieder zurück und führte bis zu seinem Ausscheiden aus dem Dienst am 22. September 1903 die *Thetis*. Healy hatte die Altersgrenze von 64 Jahren erreicht, er war seinerzeit der drittdienstälteste Kapitän der Behörde. Am 30. August 1904 starb er in San Francisco an Herzversagen. Michael A. Healy liegt in Colma, Kalifornien, begraben.

> Wenn man am Arktischen Meer fragte: „Wer ist der größte Mann in Amerika?“, die sofortige Antwort würde lauten: „Natürlich Mike Healy“

James A. Michener verarbeitete Healys Leben in seinem 1988 erschienenen erfolgreichen Episodenroman *Alaska*. 1997 wurde auf Veranlassung des US-Kongresses ein neuer Eisbrecher der US Coast Guard nach Michael A. Healy benannt.

Die *Bear* kam auf noch mehr Dienstjahre als ihr Kapitän. Sie war 1874 im schottischen Dundee als Schonerbark mit zusätzlichem Dampfantrieb für den Robbenfang gebaut worden. Zehn Jahre operierte sie von Neufundland aus, dann kaufte die US-Regierung 1884 das 60,5 Meter lange und 9,1 Meter breite 703-t-Schiff, das mit seiner 15,2 Zentimeter dicken Beplankung außerordentlich eisgängig war. Nach dem Ende der Healy-Epoche fuhr dieses weiter spektakuläre Einsätze, so beim großen Erdbeben von San Francisco 1906. Ab Januar 1915 diente es in der neu geschaffenen Küstenwache als *USCGC Bear*.

**ZWEITE CHANCE:** Healy wurde von der Liste der Kapitäne zwar gestrichen und für vier Jahre suspendiert, kehrte aber als gefragter Schiffsführer wieder zurück  Foto: Sammlung Ollesch

Seit 1926 Museumsschiff in Oakland, spielte der ehemalige Coast Guard Cutter auch in einer frühen Verfilmung des Jack-London-Klassikers *Seewolf* mit. 1932 kaufte Admiral Richard Evelyn Byrd den Veteran für 1.050 Dollar für seine Antarktis-Expedition. Nach deren Ende leaste die US Navy das Schiff für den symbolischen Betrag von einem Dollar pro Jahr. Im September 1939 integrierte es die Navy in ihren aktiven Dienst, nunmehr als *USS Bear*. Es nahm an einer weiteren Antarktis-Expedition teil, kam 1941 zur Grönland-Patrouille und wurde 1944 außer Dienst gestellt.

## „Ich trage alle Risiken …“

1948 für die Seehundjagd an ein privates Unternehmen in Kanada verkauft, sollte das Schiff ab 1963 als schwimmendes Restaurant dienen. Jedoch: Während des Schleppens zum neuen Liegeplatz in Philadelphia sank die *Bear* am 19. März 1963 östlich von Cape Sable Island, Neuschottland.

Das wohl berühmteste Schiff in der Geschichte der US-Küstenwache war 89 Jahre nach seinem Stapellauf selbst endgültig Geschichte geworden. Sein berühmtester Kommandant, Michael A. Healy, war zu diesem Zeitpunkt bereits seit 59 Jahren tot, aber eine Legende, die weiterlebte. Seinen Führungsstil hatte er einst selbst treffend kommentiert: „Wenn ich das Kommando über ein Schiff habe, kommandiere ich auch und niemand anderes als ich. Ich trage die volle Verantwortung, alle Risiken, alle Erschwernisse, die mir mein Amt aufbürdet. Ich steuere nicht nach dem Kompass irgendeines Kerls, nur nach meinem eigenen.“

So war „Hell Roaring Mike“ eben. ⚓




## Eine Uhr und Lesepakete warten auf die Gewinner

# Geschichte gewinnt!

Liebe Leser, für Ihre Treue möchten wir uns in dieser Ausgabe mit einem Gewinnspiel bedanken, bei dem Sie die Chance haben, eine kostbare Uhr oder ein maritimes Buch- und Zeitschriftenpaket zu gewinnen.

**Beantworten Sie diese Frage richtig:**

Wie viele Männer haben von 1935 bis 1945 in der Wehrmacht gedient?

***A) rund 5 Millionen***
***B) rund 18 Millionen***
***C) rund 42 Millionen***

**1. Preis**

im Wert von **1.490 Euro**




## „Iron Annie" Chronograf

**„Iron Annie" lautet der Spitzname der Ju 52 D-AQUI, die sich im Besitz der Lufthansa befindet. Und genau wie die Junkers strahlt die diesem Flugzeug gewidmete Uhr aus dem Hause PointTec eine zeitlose Eleganz aus. Angetrieben von einem mechanischen Schweizer Manufakturwerk des Typs ETA 6498, weist die Uhr 17 Steine auf und verfügt über eine Gangreserve. Das Gehäuse besteht aus Edelstahl, und das Ziffernblatt wird durch Saphirglas geschützt.**

## Buch- und Zeitschriftenpaket

**2.–6. Preis**

im Wert von rund **500 Euro**

**Damit Ihnen der Lesestoff nicht so schnell ausgeht, bieten wir den fünf glücklichen Gewinnern ein umfangreiches, maritimes Lesepaket – darunter auch teils vergriffene Titel aus dem GeraMond Verlag.**










**Und so nehmen Sie am *Schiff-Classic*-Gewinnspiel teil:**
Senden Sie die richtige Antwort samt Ihrer Adresse auf einer Postkarte mit dem Stichwort *„Schiff-Classic*-Gewinnspiel" bis zum 30. Juni 2020 an: *Schiff Classic*, Infanteriestraße 11a, 80797 München. Gerne können Sie uns auch eine E-Mail mit der richtigen Lösung und Ihrer Adresse zukommen lassen: gewinnspiel@schiffclassic.de

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Die Daten werden nicht an Dritte weitergegeben. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus dem GeraMond Verlag (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte auf Ihrer Postkarte oder in Ihrer E-Mail).

**Wir bedanken uns herzlich bei unseren Iron-Annie-Partnern!**

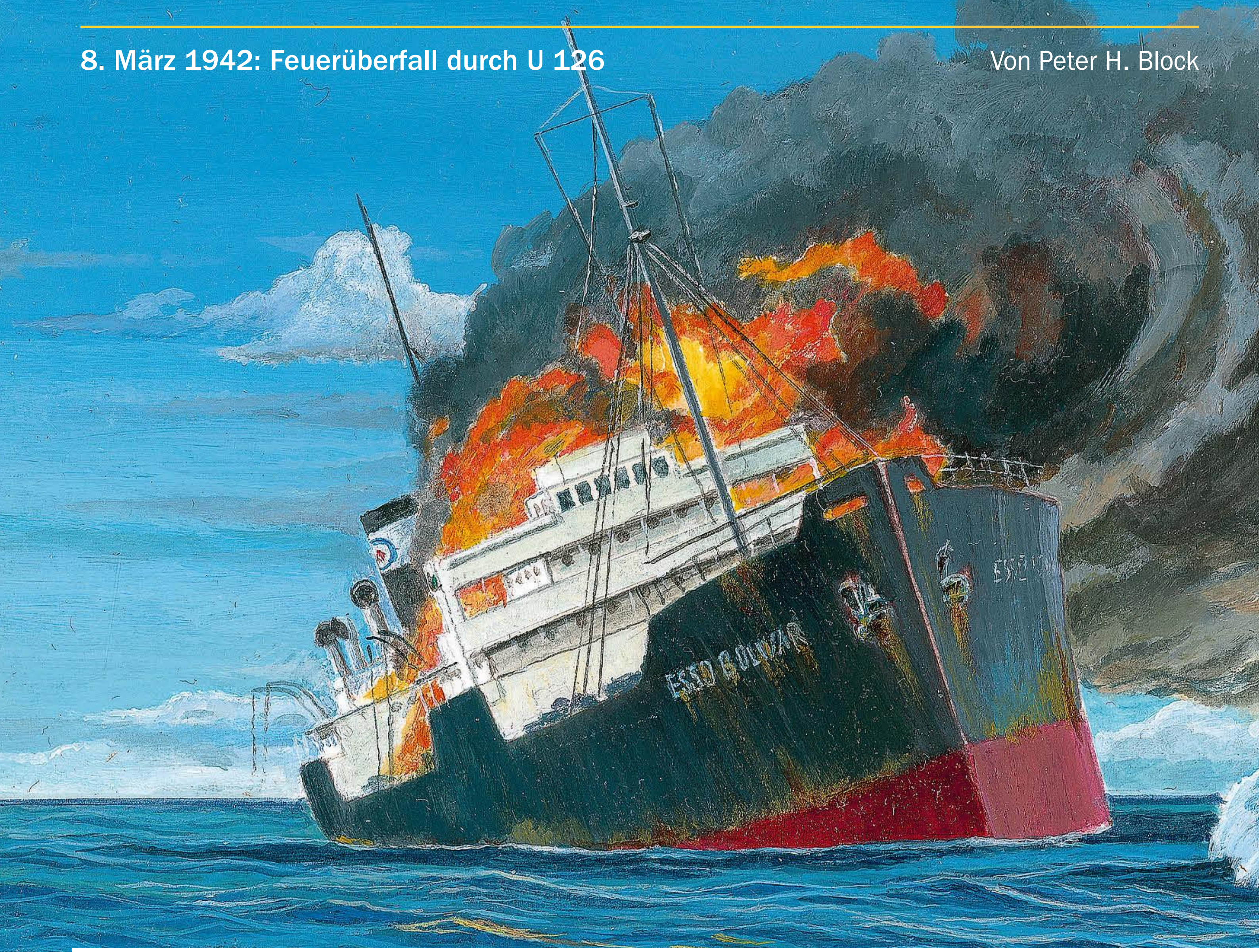


**Angriff auf den panamaischen Tanker *Esso Bolivar***

# Tankerfackel bei Kuba

**8. März 1942: Feuerüberfall durch U 126**

Von Peter H. Block




## Der historische Hintergrund

Tankerleute lebten gefährlich, barg ihr Schiff doch zahlreiche Gefahrenquellen. Und weil das so war, hatten die Schiffbauer ebenso zahlreiche Sicherheitsvorkehrungen getroffen wie beispielsweise den Einbau des Antriebes im Hinterschiff. Den Maschinenraum trennten sie von den Tanks durch einen Kofferdamm – zwei etwa 1,5 Meter voneinander entfernte, durchlaufende Querschotte, die man bei leicht entzündlicher Ladung mit Wasser füllte. Den Laderaum selbst haben die Konstrukteure durch Längs- und Querschotte in zahlreiche Tanks aufgegliedert; nicht nur der Sicherheit wegen. Konnte doch der Tanker so mehrere Sorten Öl zugleich transportieren. Rauchen an Oberdeck verbot sich bei einer solchen Ladung schon von selbst. Doch der Krieg machte alle Sicherheitsmaßnahmen bedeutungslos. Der Wucht eines mit über 70 km/h einschlagenden Torpedos waren auch Tankerschotte nicht gewachsen, wenn 280 Kilogramm hochbrisanter Sprengstoff explodierten und die Flüssigkeiten in den Tanks die Druckwelle noch verstärkten. Dann wurde solch ein Tanker schnell zu einem alles verschlingenden Flammenmeer, bis er hochging und auch die See brennen ließ. Dennoch waren Tanker gelegentlich schwerer zu versenken als andere Schiffe. Wie die *Esso Bolivar*.




**DRAMA IN DER KARIBIK:** 1942 wurde die *Esso Bolivar* Opfer eines deutschen U-Bootes. Später hinzugeeilte US-Schiffe konnten Teile der Besatzung retten

Artists Impression: Peter H. Block

**Donnerstag, 26. Februar 1942**

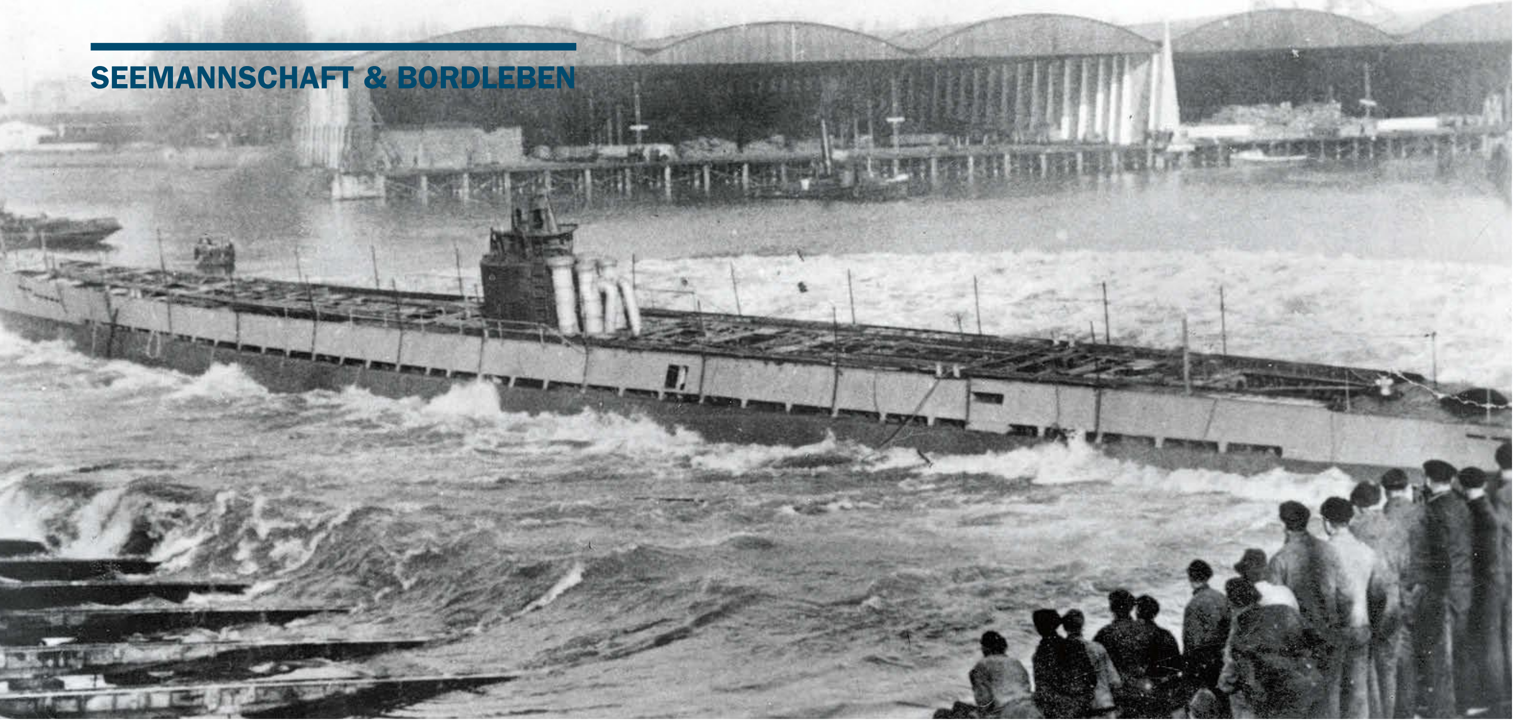
Ein eisiger Nordwestwind fegte den Hudson River hinunter und prallte in seinen Böen wuchtig gegen den großen Tanker, der in der Upper Bay an der Pier lag. Das mit seinen leeren Tanks hoch aus dem Wasser ragende Schiff bot dem Wind eine große Angriffsfläche, sodass es an seinen Festmacherleinen zerrte und seine Fender sich knirschend an den Dalben rieben. Die *Esso Bolivar* war seeklar, der Achtzylinder-Diesel und die Hilfsmaschinen liefen, und Kapitän Stewart wartete nur noch auf die Schlepper, die ihn aus dem New Yorker Hafen hinausbringen sollten.

„Schnee! Das hat uns gerade noch gefehlt." Missmutig betrachtete der Kapitän die weißen Flocken, die der Wind auf sein Schiff zutrieb. Sie würden die Fahrt stromabwärts nicht leichter machen.

„Schlepper kommt längsseit, Sir."

„Danke. Vorn und achtern klar zum Ablegen!"

Die beiden Schlepper übernahmen die Trossen und bugsierten den Tanker langsam von der Pier ins Fahrwasser – und damit hinein ins Schneegestöber. Das war mittlerweile so dicht geworden, dass man von der Brücke kaum noch bis zum Vorschiff blicken konnte. Die Nebelhörner der



**STAPELLAUF IN BREMEN:** U 126 versenkte 26 Schiffe mit 125.642 BRT. Es ging am 3. Juli 1943 im Nordatlantik durch Beschuss eines britischen Flugzeugs mit der gesamten Besatzung unter
Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Schlepper tuteten sich den Weg frei, bis der 154 Meter lange Tanker stromgerecht im Fahrwasser lag und Kapitän Stewart mit der Maschine angehen konnte. Die Schlepper warfen die Trossen los und entboten dem seewärts gehenden Tanker mit ihren Dampfpfeifen einen letzten Gruß.

„Na, Gott sei Dank, das wäre geschafft.“ Kapitän Stewart war heilfroh, als sich der Strom bei South Beach zur Lower Bay öffnete und der freie Atlantik vor dem Bug lag. Sein nächstes Ziel würde Newport News in Virginia sein, wo er neue Order erhalten sollte. Bis dahin waren es noch 230 Seemeilen, und so konnte er die Brücke jetzt seinem Ersten Offizier überlassen.

„Mr. Fudske, nach Passieren von Sandy Hook laufen wir die Küste hinunter bis zur Chesapeake Bay, Kurs 195 Grad. Ich bin in meiner Kabine.“

---

Der Aufenthalt in Newport News war nur von kurzer Dauer. Schon am 1. März 1942 verließ das Schiff die Chesapeake Bay mit Kurs Süd. Es war Krieg, seit dem 11. Dezember auch mit Deutschland. Da war Tankerfrachtraum gefragter denn je und durfte nicht lange ungenutzt bleiben. Und wo sollte ein leerer Tanker schon anderswo hinlaufen als in die Karibik zu den großen Ölraffinerien. Für die *Esso Bolivar* hieß das Ziel Aruba, die zu den Niederländischen Antillen gehörende Insel vor der Küste Venezuelas. Die 54-köpfige Besatzung freute es, kamen sie doch aus der Eiseskälte New Yorks in wesentlich wärmere Gefilde.

Nach vier Tagen war die Inselwelt der Bahamas erreicht und der Tanker steuerte die Windward-Passage zwischen Kuba und Haiti an. Jetzt waren es noch knapp 600 Seemeilen bis Aruba; keine drei Tage mehr, dann konnte sich das Schiff wieder volllutschen. Bisher war der Törn ruhig verlaufen, so auch in der Nacht vom 6. auf den 7. März. Dass Krieg war, merkte man nur an der 10,2-cm-Kanone auf der achteren Hütte und an den vier Maschinengewehren auf Back und Brücke.

„Was mir Sorgen macht, sind die deutschen U-Boote“, sinnierte der Zweite Offizier O’Connel, der um Mitternacht den Dritten Offizier Owen auf der Brücke ablöste. „Am 14. Januar versenkten sie den ersten Tanker vor New York. Einen Freund von mir hat es vier Tage später auf der *Allan Jackson* erwischt, querab Cape Hatteras. Ein Torpedo, und sein Tanker blowte auf.“

„Aber doch nicht hier.“ Der Dritte deutete auf die Seekarte. „An Steuerbord liegt Guantanamo, Uncle Sams eigener Kriegshafen. Welches Submarine würde es wagen, in der Nähe so vieler Kreuzer und Zerstörer anzugreifen?“

„Wie Sie meinen.“ O’Connel zuckte die Achseln. „Ich habe nur so ein komisches Gefühl.“

So ganz überzeugt war der Zweite nicht, wenn er auch das „dumme Gefühl“ in der Magengegend auf das reichlich genossene Abendessen schob. Dennoch wanderte er die nächsten Stunden unruhig von der Backbord- zur Steuerbordnock und ließ das Glas immer wieder über die mondbeschienene See wandern. Das dumme Gefühl ließ ihn einfach nicht los. Jetzt war es der Mond, der ihm Sorgen bereitete. Sein Schein zeichnete den Tanker als scharfe Silhouette in die silbern schimmernde Wasserfläche – ein nicht zu verfehlendes Ziel. Und Guantanamo lag gut 30 Meilen achteraus. Da würde selbst ein unter Dampf liegender Zerstörer eine Stunde brauchen, um vor Ort zu sein.

Die Glasenuhr auf der Brücke schlug fünfmal, da mischte sich in die hellen Schläge ein anderer Ton – ein harter, böser Knall, der mit der Wucht eines Hammers gegen die Brücke prallte. O’Connel zuckte zusammen, als mit dem Knall eine hohe Wasserfontäne vor dem Tankerbug aus der See stieg – die Aufforderung zum Stoppen.

„Ein U-Boot! Da ist es!“

Mit dem Schrei deutete der Wachgänger nach Backbord. O’Connel riss das Glas hoch, sah im Mondlicht den niedrigen Schatten mit dem Turm mittschiffs und der Kanone davor, an der einige Männer hantierten. Er stürzte zur Alarmanlage, schlug mit der Faust auf den roten Knopf. Schrill klingelten die Alarmglocken durch Brückenaufbau und Achterdeck, rissen auch die letzten Schläfer aus den Kojen, die von dem Knall noch nicht geweckt worden waren.

„U-Boot, Sir, an Backbord querab. Etwa 800 Meter. Hat uns einen Stoppschuss vor den Bug gesetzt.“

Kapitän Stewart, der nur Sekunden nach dem Alarm auf die Brücke gestürzt kam und sich noch die Schwimmweste

überstreifte, reagierte sofort: „Funker soll SOS senden! Geben Sie ihm unsere Position!“

Durch sein Glas sah er das U-Boot, das jetzt auf sein Schiff zudrehte. Und er sah auch die Männer, die an dem Geschütz hantierten. „Na warte“, dachte er, „so leicht kriegt ihr meinen Tanker nicht. Mal sehen, wer schneller ist.“

„Ruder hart Steuerbord! Maschine volle Kraft voraus! Kanone besetzen!“ Mit dem Klingeln des Maschinentelegrafen pfiff er ins Sprachrohr zum Maschinenleitstand. „Mr. McTaggart, ich brauche Höchstfahrt. Wir haben ein Submarine am Hintern!“

Währenddessen war der Zweite zur Funkbude gestürmt, wo sich der Funker Alvis Jones verschlafen die Augen rieb. Die letzten Nächte war er wach geblieben, die Furcht vor deutschen U-Booten, vor einem plötzlichen Torpedotreffer hatte ihn nicht schlafen lassen. Aber nichts war passiert, und ausgerechnet heute hatte ihn die Müdigkeit übermannt. Er stürzte an seine Geräte, machte die Anlage sendebereit und schaltete auf die 600-Meter-Welle. Seine Finger tanzten auf der Morsetaste: ++SSS-SSS-HPGV-19 Grad 38 Nord und 74 Grad 38 West-SSS-SSS++ (SSS steht für Submarine, also U-Boot-Angriff, und HPGV für das Unterscheidungssignal des Schiffes). Dann ging er auf Empfang; wollte wissen, ob jemand den Notruf aufgenommen hatte und quittierte. Aber nichts, nur ein atmosphärisches Rauschen kam aus dem Kopfhörer.

Also schaltete er wieder auf Senden, doch als er die Taste betätigen wollte, ging für ihn die Welt unter. Mit dem Abschussknall explodierte die Granate krachend dicht über seiner Funkbude. Scharf gezackte Splitter durchbrachen Wand und Dach, fetzten durch den Raum und schlugen klirrend in die Geräte. Jones, der wie durch ein Wunder unverletzt geblieben war, schnappte sich die Schwimmweste, stürzte den Niedergang hinunter ins Ruderhaus und meldete das Desaster seinem Kapitän: „Aus, Sir, kein Funk mehr! Alles zerschossen. Antennen, Geräte, alles!“

Der U-Boot-Kommandant, Kapitänleutnant Bauer auf U 126, war davon ausgegangen, dass der Tanker nach dem Stoppschuss auch tatsächlich stoppen und die Boote klarmachen würde. Doch als der abdrehte und Fersengeld gab und dazu auch noch funkte, ließ Bauer zum gezielten Feuer übergehen.

„Zuerst die Funkbude!“, rief er zu den Artilleristen hinunter. „Da möchte ich Kleinholz sehen. Und dann die Kanone achtern, bevor die uns ein Loch in den Bauch pustet.“

Die Zehnkommafünf vor dem Turm brüllte auf, Bauer konnte den Flug der Granate gut verfolgen. Über der Brücke schlug sie ein, explodierte. Brennende Trümmer flogen umher, zerrissene Antennen baumelten im Wind. Bauer brachte seinen Mund ans Sprachrohr zum Funkschapp: „Hat er noch gefunkt?“

„Nach dem ersten Mal nicht mehr, Herr Kaleu.“

„Gut. Zielwechsel auf die Kanone achtern, da laufen schon Leute hin!“

Auf dem Tanker hasteten die zur Bedienung des Geschützes ausgebildeten Männer hoch zur Plattform auf der achteren Hütte – Geschützführer, Ladenummer, Verschlussnummer, Höhen- und Seitenrichtmänner. Sie machten die alte Kanone feuerbereit, drehten die Handräder der Richtgetriebe. Nur wussten sie nicht, wohin sie das Rohr drehen sollten. Sie hatten kein Ziel. Das U-Boot mit seiner niedrigen Silhouette konnten sie nicht ausmachen. „Auf den nächsten Schuss warten!“

Da war das Mündungsfeuer! Ein greller, orangefarbener Blitz, der durch die Nacht zuckte. Aber bevor sie ihr Geschütz darauf richten konnten, schlug die Granate donnernd in die Bordwand unter ihnen und detonierte in einem gefüllten Treibstofftank. Das herausspritzende Öl entzündete sich sofort und erzeugte eine Hitzewelle, die auch die Männer am Geschütz erfasste.

„Los, weg hier! Bereitschaftsmunition mitnehmen, bevor die auch noch hochgeht!“

Sie griffen sich die bereitstehenden Granaten und flüchteten vor der sengenden Glut, die sich durch das ausfließende Öl schnell weiter ausbreitete. Damit war das Schiff wehrlos, konnte sich nicht mehr verteidigen und war der deutschen Kanonade hilflos ausgeliefert. Und die Deutschen hatten sich jetzt eingeschossen. Schuss auf Schuss heulte herüber, schlug donnernd in Bordwand und Aufbauten und hinterließ immer neue Brandherde. Aber Kapitän Stewart wollte nicht aufgeben, als alter Fahrensmann streicht man nicht so einfach die Flagge. Er hoffte immer noch, dem U-Boot zu entkommen, ließ Zickzackkurs laufen und rief erneut den Maschinenleitstand.

„Chief, ich brauche Höchstfahrt. Reißen Sie alle Ventile auf!“ „Wir tun, was wir können“, tönte es aus dem Sprachrohr. „Aber mehr als zwölf Knoten sind einfach nicht drin.“

Ja, zum Teufel, das wusste er auch. Sein Schiff hatte nun einmal nur einen Festpropeller, und dessen Steigung war exakt auf die Höchstgeschwindigkeit und die Drehzahl zugeschnitten. Eine höhere Drehzahl würde nicht einen Knoten mehr bringen, sondern eher den gegenteiligen Effekt haben. Der Propeller würde nur Schaum schlagen.

## „Los, weg hier! Bereitschaftsmunition mitnehmen, bevor die auch noch hochgeht!“

Befehl des Kommandanten

Grimmig verschloss er das Sprachrohr. Mit kümmerlichen zwölf Knoten konnte er dem verdammten Submarine nicht davonlaufen, das war ihm klar. So blieb ihm nur die Hoffnung auf Hilfe von außen. Auf seinem Kurs durch die Karibische See befand er sich schließlich auf einer viel befahrenen Schifffahrtsroute, besonders für Tanker. Alle Welt brauchte Öl, und in einem Krieg wie diesem stieg der Bedarf sprunghaft an. In einer klaren Nacht wie heute mussten die auf seinem Schiff wütenden Brände auf Meilen zu sehen sein – irgendwem musste das doch auffallen.

Eine heftige Doppeldetonation und eine grelle Stichflamme rissen den Kapitän aus seinen Gedanken. Glühende Stahlsplitter schwirrten mit pfeifendem Heulen davon, und als Stewart brennende Holzteile durch die Luft wirbeln sah, wusste er auch, was geschehen war. Die Granate musste bei den Kisten explodiert sein, die der Tanker als Decksladung fuhr.

„Dabei war auch eine Stahlflasche mit Acetylen, Sir“, keuchte der von Brandwunden gezeichnete Erste Offizier.




**URSPRUNG AN DER KIELER FÖRDE:** Bei Krupp Germania gebaut, war der Motortanker *Esso Bolivar* für den Verkehr zwischen New York und Mittelamerika bestimmt
Foto: picture-alliance/ZB

„Die ist gleich mit hochgegangen."

Daher kam also die hohe Stichflamme, durch die sich das Feuer rasch weiter ausbreitete. Doch damit nicht genug. Ein weiterer Treffer krachte in die Farbenlast; ausgerechnet dort, wo 300 Gallonen Ölfarbe lagerten. Ein weiterer, sich rasend schnell ausbreitender Brandherd. Die Ölfarbe entzündete sich sofort und würde nur schwer zu löschen sein. Aber die Löschmannschaften kamen durch die Hitzeentwicklung und durch den ständigen Beschuss gar nicht erst an den Brandherd heran. Die *Esso Bolivar* brannte, vom mittschiffs gelegenen Brückenaufbau bis zum Hinterschiff; eine riesige Fackel, die mit immer noch zwölf Knoten im Zickzackkurs durch die karibische Nacht stürmte und die See im weiten Umkreis in ein blutiges Rot tauchte.

In dieses flammende Inferno feuerte das U-Boot weiter seine Granaten hinein – hoffte, den Tanker nur mit seinem Geschütz versenken zu können. Aber die Tankerleute gaben noch nicht auf. Warum sollten sie auch? Die Maschine war noch völlig intakt, der Achtzylinder-Germaniadiesel lief rund, die Kolben drehten die Schraubenwelle in beruhigendem Gleichmaß. Und hier, im Reich des Oberheizers Arthur Laumann, krepierte mit ohrenbetäubendem Knall die nächste Granate. Splitter schwirrten durch den Heizraum, zerstörten ein Dampfablassrohr und rissen ein schweres Kupferrohr aus der Verankerung, das polternd neben dem Oberheizer auf die Flurplatten krachte. Was den alten Bilgenkrebs Laumann aber nicht sonderlich erschreckte. Als wäre es das Alltäglichste, sperrte er ruhig das Ventil des Dampfrohres ab und machte sich daran, seinen arg lädierten und nach Sprengstoff stinkenden Arbeitsraum aufzuklaren.

„Ist was passiert?" Chief McTaggart stand im Schott und starrte besorgt auf seinen Oberheizer, der weiter ruhig seiner Arbeit nachging.

„No, Sir, nicht viel passiert. Hoppla." Halt suchend griff Laumann nach einem Handrad, als das Schiff bei einem scharfen Zack andrehte und nach Steuerbord überholte. Nur Sekunden später erzitterte das Heck unter einem weiteren Granateinschlag. Dröhnend wie ein riesiger Gong hörte es sich an, als die Granate den Stahl der Bordwand durchschlug und gleich darauf im Inneren detonierte. Prasselnd schlugen die Splitter gegen das Schott, wo eben noch der Chief gestanden hatte. Und der Oberheizer wunderte sich, dass sein Heizraum die Schieflage beibehielt und keine Anstalten machte, sich wieder aufzurichten. Chief McTaggart hatte so eine Ahnung, was geschehen war, und stürmte ins Hinterschiff.

---

„Stütz Ruder!" Der Befehl an den Rudergänger, Gegenruder zu legen, um den Dreh aus dem Schiff zu nehmen. Danach wollte Kapitän Stewart einen weiteren Zack einlegen, denn er rechnete immer noch mit einem Torpedoangriff, und den wollte er dem U-Boot-Kommandanten so schwer wie möglich machen. Aber dazu kam es nicht. Sein Schiff drehte weiter mit Ruderlage Backbord 20. Jetzt war es auch mit Stewarts sprichwörtlicher Ruhe vorbei.

„Was ist da los, zum Teufel?"

„Treffer Rudermaschinenraum, Sir, Ruder klemmt!"

Stewart wurde blass. Sein Schiff war dem Submarine hilflos ausgeliefert, drehte sich mit klemmendem Ruder im Kreis und vermochte seinem Verfolger nun nicht mehr zu entkommen. Der Punkt war erreicht, wo er als Kapitän ein weiteres Verbleiben der Besatzung an Bord nicht mehr verantworten konnte. Er holte tief Luft.

„Maschine stopp! Klar bei Rettungsmittel!"

Der Maschinentelegraf erreichte sein Pendant im Maschinenleitstand auch noch, aber die Quittung für die Brücke blieb aus. Ein Treffer zerriss das Telegrafengestänge, sodass die Rückmeldung die Brücke nicht mehr erreichte. Aber Chief McTaggart hatte mit dem Klingeln des Antwortgebers sofort mit der Drehzahl herunter und auf Leerlauf gehen lassen. Antriebslos trieb der Tanker durch die See und Kapitän Stewart gab seinen letzten Befehl:

„Schiff verlassen! Sorensen, versuchen Sie, das Maschinenhaus zu erreichen, damit die Leute von Bord kommen!"

„Aye, Sir." Der Dritte Ingenieur eilte den Niedergang hinunter, um über das Oberdeck nach achtern zu kommen. Die Laufbrücke konnte er nicht benutzen, die war ein Opfer der Flammen geworden. Die Männer der Brückenwache verließen ebenfalls das Ruderhaus und hasteten zum letzten, noch intakten Rettungskutter. Sie erreichten ihn noch, aber beim Versuch, ihn zu Wasser zu lassen, wurde der Kutter von Splittern durchsiebt. Jetzt blieben nur noch die Rettungsflöße, die die Männer in Feuerlee über Bord warfen.

Aber das erlebte Kapitän Stewart schon nicht mehr. Als er als Letzter von der Brücke ging, krepierte eine Granate in seiner unmittelbaren Nähe. Als der Knall sein Ohr erreichte, war er schon tot.

Inzwischen hatte sich Sorensen nach achtern durchgekämpft und das Maschinenhaus erreicht. Mit angesengtem und noch qualmendem Overall stand er im Schott zum Maschinenraum und schickte einen grellen Pfiff hinunter: „Los, alles raufkommen – Schiff verlassen!"

„Okay. Auf geht's, Leute. Schiff verlassen!" Chief McTaggart wollte noch bleiben und die Maschine in Gang halten. Hier unten war ja auch noch alles soweit in Ordnung. Die Stromaggregate summten und die Hilfskessel standen unter Betriebsdruck. Die Maschine konnte sofort wieder angeworfen werden und das Schiff unverzüglich wieder Fahrt aufnehmen. Aber die Hitze hier unten, die durch das an Deck wütende Feuer noch gesteigert wurde, der von den Lüftern angesaugte, immer dichter werdende Qualm machten ein weiteres Verbleiben im Maschinenhaus zur Tortur. McTaggart stellte die Treibölpumpen ab und den Betriebshebel auf „Stopp". Dann stieg auch er über die Notleiter an Oberdeck und rannte durch die Flammenwand zum Rettungsboot.

Das hatte der Erste Offizier Fudske schon zu Wasser gelassen, durchlöchert, wie es war. Aber die eingebauten Lufttanks sorgten dafür, dass auch ein vollgelaufenes Rettungsboot immer noch genug Auftrieb hatte und daher nicht sinken konnte.

„Los, runter vom Schiff!"

Der Erste jagte die Männer förmlich von Bord und die ausgebrachte Jakobsleiter hinunter. Einen nach dem anderen schob er ungeachtet der Granateinschläge über die Reling, bis er einen heftigen Schlag an seinem linken Arm verspürte. Er griff danach, fasste aber ins Leere – der Unterarm war nicht mehr da, fortgerissen von einem Granatsplitter. Der Schock ersparte ihm im Moment noch die Schmerzen; er wehrte die Männer ab, die ihm helfen und den Armstumpf abbinden wollten.

„Macht, dass ihr von Bord kommt! Versucht, das Boot wegzubekommen!"

Aber diesmal hörten sie nicht auf ihn und schleppten ihren Ersten mit sanfter Gewalt über die Jakobsleiter ins Boot. Vergeblich. Der Splitterhagel des nächsten Einschlags zog den Schlussstrich unter Hawkins Fudskes Leben und verwundete auch die beiden Helfer. Mit dem Tod des Ersten ging das Kommando auf Chief McTaggart als rangältestem Offizier über. Der sah zu, dass auch die letzten Männer von Bord kamen, und gemeinsam schoben sie schwimmend das vollgelaufene Boot vor sich her; erst mal raus aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich, Abstand gewinnen vom Tanker und den krepierenden Granaten.

Zwei der vier Rettungsflöße befanden sich ebenfalls im Wasser. Das war alles, was von den Rettungsmitteln übriggeblieben war – zwei Flöße und ein durchlöcherter Kutter. Das reichte nicht für 47 Männer, und so mussten jene, die auf den voll besetzten Flößen keinen Platz mehr gefunden hatten, weiter im Wasser auf ihre Rettung hoffen.

„Nicht zu weit weg vom Schiff!" Der Chief stoppte die Bemühungen der wassertretenden Männer. „Wir müssen in der Nähe bleiben, im Dunkeln sieht uns keiner. Nur darauf achten, dass wir in Feuerlee bleiben!"

Es war jetzt kurz vor Eintritt der Dämmerung. Der Tanker brannte immer noch, wenn auch McTaggart den Eindruck hatte, die Feuersglut sei schwächer geworden. Was brannte, waren ja nur brennbares Material der Innenräume, der Treibstofftank und die Farbenlast. Aber irgendwann fand das Feuer trotz der krepierenden Granaten keine Nahrung mehr. Und jetzt fiel ihm auch auf, dass seit Minuten kein Schuss mehr gefallen war. Entweder hatte das Submarine sich verschossen oder es machte einen Torpedo klar. Er vermutete Letzteres.

„Los, Leute, kommt hinter den Kutter! Gleich fliegen hier die Fetzen."

Da krachte es auch schon. Mit einem gewaltigen Donnerschlag ging der Torpedo an der Steuerbordseite der *Esso Bolivar* hoch. Mit der Druckwelle wurden Stahlplatten der Bordwand und auch Teile der Decksladung Hunderte Meter durch die Luft geschleudert und landeten aufspritzend unweit der Schiffbrüchigen im Wasser. Durch ein scheunentorgroßes Loch in der Bordwand stürzte die Karibische See ins Schiff, aber eben nur in einen leeren Öltank. Das haute einen 10.400-Tonnen-Tanker zwar nicht gleich um, aber die Wassermassen bewirkten doch eine starke Krängung nach Steuerbord.

„In Deckung bleiben, Leute!"

Ängstlich warteten die im Wasser Treibenden auf einen weiteren Torpedo, auf den Fangschuss. Den angeknackten Tanker würde der U-Boot-Kommandant ja wohl kaum schwimmen lassen. Aber dann geschah das schon nicht mehr Erwartete: Ein pfeifendes Heulen ließ die Schiffbrüchigen aufhorchen, mit einem dumpfen Knall zerplatzte eine Leuchtgranate am Nachthimmel und tauchte die Szene in gleißendes Magnesiumlicht. Für Kapitänleutnant Bauer das Signal, mit seinem U-Boot schleunigst von der Bildfläche zu verschwinden.

> **„Was ist da los, zum Teufel?" – „Treffer Rudermaschinenraum, Sir, Ruder klemmt"**
>
> Zustandsmeldung auf *Esso Bolivar*

Die Schiffbrüchigen schöpften wieder Hoffnung, ihr Notruf war also nicht ungehört verhallt. Man wusste, wo sie waren, und war wohl auch über das Geschehen im Bilde. Aber noch waren die Retter nicht vor Ort, bis zu deren Eintreffen mussten sie ausharren. Ein Glück nur, dass die See ruhig und das Wasser relativ warm war. Chief McTaggart ergriff die Initiative:

„Auf geht's! Kutter abdichten, hier schwimmt jede Menge Zeugs herum!"

Mit „Zeugs" war das Gemüse gemeint, das aus den geborstenen Holzkisten im Wasser gelandet war. Hier leisteten besonders Rüben als Leckpfropfen gute Dienste, für größere Lecks mussten in Streifen gerissene Hemden und Jacken herhalten. Dann ging man daran, den Kutter zu lenzen; bei dem fast bis zum Dollbord stehenden Wasser eine Geduldsarbeit, aber dann konnten sie die Verwundeten und Toten auf die Bodenbretter legen.

„Hallooo – hierher, hier sind wir!"

Im Wasser treibende Überlebende machten sich bemerkbar. Wer konnte, schwamm hin zu dem Kutter, ließ sich hineingleiten oder hängte sich ans Greiftau. Als das immer mehr wurden und der Kutter bedenklich zu schwanken begann, ließ MacTaggart die drei Toten ins Wasser gleiten, um Platz für die Lebenden zu schaffen.

„Hilfeee – helft uns, schnell! Hier sind Haie!"

Angstvolle Rufe schallten über das Wasser. Haie! Allein das Wort genügte schon, die Männer im Kutter erstarren zu lassen. In ihnen allen steckte die kreatürliche Angst vor den Raubfischen, die als blutgierige Bestien verschrien waren. Ins Dunkel starrend, sahen sie fast schon außerhalb des Lichtkreises drei ihrer Kameraden im Wasser strampeln und wild um sich schlagen. Sie legten sich in die wenigen, noch vorhandenen Riemen, pullten schnellstens hin zu den Dreien und zogen den ersten ins Boot. Sofort färbten sich die Bodenbretter rot, denn dem Mann hatten die messerscharfen Zähne eines Hais das Bein der Länge nach aufgerissen.

> **„Halten Sie es für möglich, die *Esso Bolivar* trotz der Beschädigungen reinzuholen?"**
>
> Frage des Stützpunktkommandanten an den Dritten Offizier

Als Nächsten holten sie Arthur Laumann aus dem Wasser. Der alte Oberheizer hatte dafür gesorgt, dass auch die letzten beiden Schmierer von Bord kamen, indem er ihnen den Weg aus dem völlig verqualmten Maschinenhaus über die Maschinenoberlichter ermöglicht hatte. Jetzt sank der alte Mann völlig erschöpft auf der Ducht zusammen.

---

Die Rettungsinseln dümpelten im ersten Licht des heraufziehenden 7. März auf der weiten Wasserfläche der Karibik: Zwei voll besetzte Flöße und ein notdürftig geflickter Kutter, der mehr einer Wäschetruhe glich als einem Rettungsboot. Und ein brennender und stark qualmender Tanker, der mit 20 Grad Steuerbordschlagseite dahintrieb. Zusammengekauert hockten die Schiffbrüchigen auf ihren schwimmenden Untersätzen, hatten keinen trockenen Faden mehr am Leib. Sie froren trotz der warmen Nacht und brüteten mit stumpfen Augen vor sich hin. Bald schon würde es heller, würde es heißer werden. Dann würde eine gnadenlose Sonne auf ihre Körper prallen und mit ihrer durch das Wasser verstärkten UV-Strahlung ihre Körper verbrennen. Manch einer von ihnen verfügte nicht einmal mehr über ein Unterhemd, weil es zum Abdichten oder als Verband hatte herhalten müssen.

„Rauch! Seht doch – Rauch!"

Sie schreckten auf, die Müdigkeit war wie weggewischt. Ihre Blicke folgten dem ausgestreckten Arm des Rufers; dorthin, wo im zarten Orange des Horizonts ein Wölkchen über die Kimm kroch. Zweifellos Rauch, der nur von einem Schiff stammen konnte. Und dann entdeckten sie noch ein Schiff, das direkt auf sie zuhielt und rasch näher kam: den Küstenminenräumer *Endurance*, ein kleines Boot von etwa 70 Tonnen. Er war es, der die Leuchtgranate aus seiner 76-mm-Kanone gefeuert und so letztlich das deutsche U-Boot vertrieben hatte. Erleichtert atmeten die Männer auf; jetzt konnte ihnen nicht mehr viel passieren, die Rettung war zum Greifen nah.

Aber vorher kam noch die Presse. Das Brummen in der Luft kündigte sie an, die Horde an Fotoreportern in ihrem gecharterten Flugzeug. In immer enger werdenden Kreisen umflog der Pilot die Szene, bis alle ihre Fotos „im Kasten" hatten. Dann drehte er ab, mitsamt seinem Futter für die Extrablätter.

„Noch nicht mal mit den Tragflächen gewackelt hat er", brummte der Chief. Aber das konnte ihm jetzt auch egal sein; jetzt, wo die Nacht überstanden war und die Ungewissheit ein Ende hatte. Dann war auch das Räumboot da, trieb mit gestoppter Maschine langsam auf die Schiffbrüchigen zu, bis ein Schwall wirbelnden Wassers unter seinem Heck hervorschoss und er mit rückwärts törnender Schraube zum Stehen kam. Mit einem leichten Bums stieß das erste Floß an die Bordwand. Hilfreiche Hände streckten sich den 13 durchnässten Leuten darauf entgegen und zogen sie über das Schanzkleid an Deck, wo sich sofort ein Sanitäter um sie kümmerte.

Das zweite Floß legte an; der Kutter, der allmählich wieder volllief. Und dann war auch das zweite Schiff heran, dessen Rauch sie zuerst gesehen hatten: der ehemalige Zerstörer *Stringham*, den die Navy als völlig überaltert aussortiert und zum Schnelltransporter umgebaut hatte. Er beteiligte sich sofort an der Bergung und ließ die Verwundeten durch seinen Bordarzt versorgen. Die beiden Kommandanten einigten sich darauf, dass das Räumboot mit den Geretteten nach Guantanamo zurücklaufen sollte, während die *Stringham* bei dem Tanker blieb.

„Funkspruch an Commander Naval Base: Gerettet 42 Mann von Tanker *Esso Bolivar*. Eintreffe Naval Base 0900 a.m. Erbitte Bereitstellung Sankas."

„Wenn Sie erlauben, Sir." Chief McTaggart wollte sein Schiff noch nicht so schnell aufgeben. „Bitte einen Zusatz: Tanker noch zu retten, wenn schnellstens Schlepperhilfe und Personal zur Verfügung."

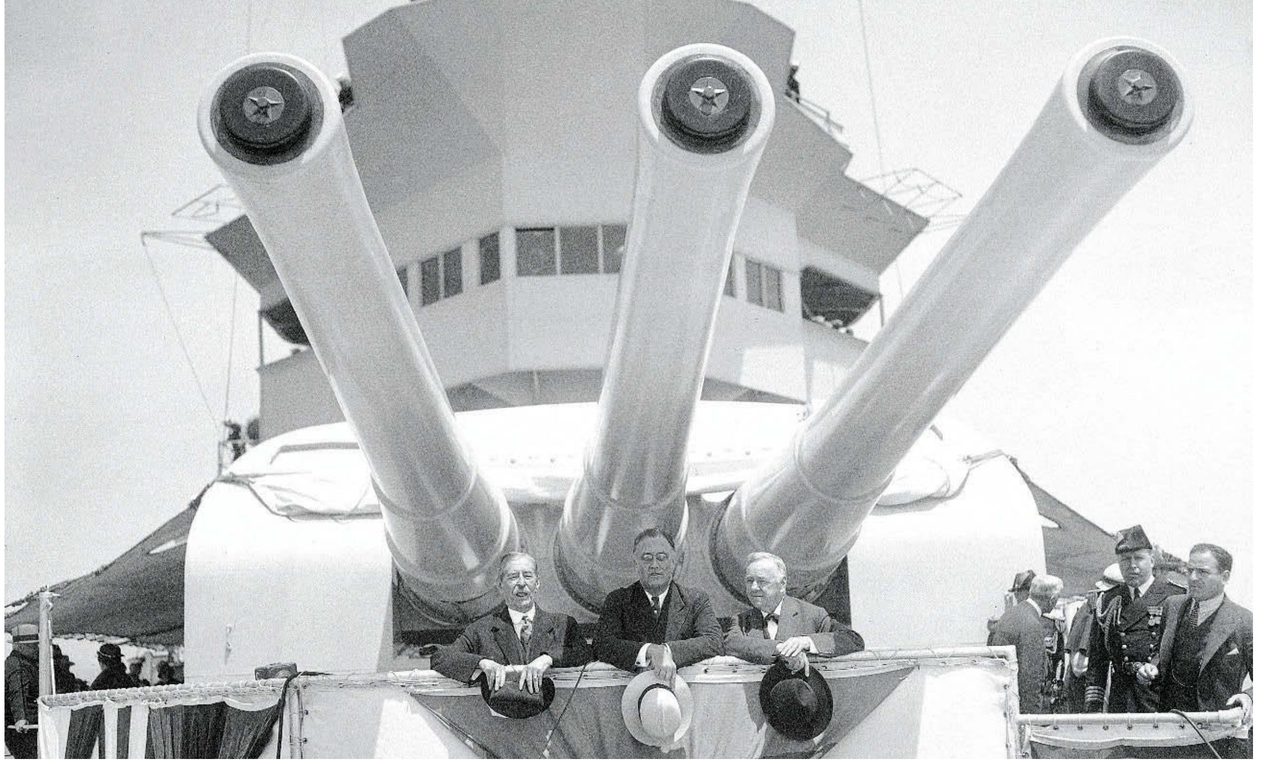
„Okay, machen wir."

„Halten Sie es für möglich, die *Esso Bolivar* trotz der Beschädigungen hereinzuholen, Mr. Owen?" Zweifelnd sah der Stützpunktkommandant, Captain Weyher, den dritten Offizier des Tankers an. „Zur Verfügung habe ich nur einen Schlepper und einen Zerstörer, das ist alles."

„Wenn Sie uns auch noch einige Männer mitgeben – ja, ich denke doch, Sir." Der Dritte war zuversichtlich. „Ein gutes Dutzend meiner Leute ist ebenfalls bereit, sofort wieder zum Schiff zurückzukehren."

„Gut. Dann werde ich alles Nötige veranlassen."

Und Captain Weyher hielt Wort. Im Morgengrauen des 8. März erreichte der Schlepper Mulberry die immer noch brennende *Esso Bolivar*. An Bord neben zwei weiteren Ingenieuren, Chief McTaggart, dem Dritten Offizier sowie zehn Heizern und Seeleuten noch 25 Arbeitskräfte, die der Base Commander von der Werft losgeeist hatte. Der Chief ließ zunächst eine Runde um den Tanker drehen, um sich ein Bild von den Schäden zu machen, und fasste dann zusam-



**HÖCHSTES LOB:** US-Präsident Franklin D. Roosevelt, hier auf dem Schweren Kreuzer *USS Indianapolis*, überreichte Chief Thomas J. McTaggart, Oberheizer Arthur Laumann und Vollmatrose Charles D. Richardson die Verdienstmedaille

Foto: picture-alliance/AP-Images

men: „Wenn wir das Feuer schnell löschen, müssten wir ihn noch einbringen können."

„Vielleicht können wir das Feuer mit den Schaumlöschern eindämmen und das Schiff durch Fluten der Ballasttanks wieder hintrimmen. Aber dazu brauchen wir Strom. Und den brauchen wir auch für die Treibstoffpumpen, wenn wir unseren Dampfer wieder flottkriegen wollen."

„Dann mal los, an die Arbeit!"

Die Ingenieure und Maschinisten gingen als Erste an Bord, und nach einer kurzen Inspektion fanden sie, dass es für ihr Vorhaben gar nicht so schlecht aussah. Es qualmte und glimmte zwar noch überall, aber das Feuer hatte sich auf die Farbenlast beschränkt. Im Maschinenraum war auch noch alles in Ordnung, wie sie im Schein ihrer Taschenlampen feststellen konnten. Nur eben, dass ihr Achtzylinder-Germaniadiesel stand. Um ihn wieder in Gang zu bringen, musste in den Hilfskesseln Dampf erzeugt werden, was wiederum das Arbeiten der elektrischen Pumpen für die Ölzufuhr voraussetzte. Den Strom hierzu erzeugte ein Dampfgenerator, der auch die Lichtanlage speiste. Also brauchte man zunächst einmal Licht und dazu gab es an Bord ein Notstromaggregat in Form eines kleinen Dieselgenerators.

Der findige Chief hatte sich schon früher einmal Gedanken gemacht, wie er beim Ausfall sämtlicher Systeme die Maschinenanlage würde starten können, und sich vom Bordelektriker eine Schaltbrücke erstellen lassen. Das kam ihm jetzt zugute. Nachdem die Brücke mit dem Schaltbrett verbunden und der Generator gestartet worden war, gab es wieder Elektrizität; es gab Strom für die Beleuchtungsanlage, für die Lenz- und für die Treibstoffpumpen. Die Hilfskessel konnten gezündet werden und Pumpenmann Eberling drehte die Flutventile der Ballasttanks auf. Langsam kam das Schiff wieder auf ebenen Kiel. Dann hatten auch die beiden Hilfskessel so viel Druck aufgebaut, dass man die Dampfschläuche anschließen und den Flammen in der Farbenlast zu Leibe rücken konnte.

Bald deuteten nur noch abziehende Qualmwolken auf den Chemikalienbrand hin. Die Werftarbeiter waren auch nicht untätig und hatten inzwischen als Ersatz für das zerschossene Telegrafengestänge eine Telefonleitung von der Brücke zum Maschinenleitstand gelegt – damit wäre die *Esso Bolivar* eigentlich fahrbereit. Jetzt mussten die Ingenieure und Maschinisten nur noch den Hauptmotor zum Laufen bekommemn, und das erforderte eine ganze Menge an vorbereitenden Maßnahmen. Dennoch hatten die Männer um Chief McTaggart in relativ kurzer Zeit die Kühlwasser-, die Motorenöl-, die Treibstoff- und die Anlassluftanlage betriebsbereit, und der Chief konnte der Brücke melden: „Maschine klar zum Anlassen. Den Schlepper können Sie nach Hause schicken, Mr. Owen."

„Okay, wenn Sie es sagen."

So ganz überzeugt war der Dritte nicht, aber das änderte sich, als die Brücke leicht bebte und der Diesel donnernd ansprang. Auch die Schlepperleute sahen sich verdutzt an, als die schon am Haken belegte Schlepptrosse sich spannte und ihr Schiff ohne eigenen Antrieb plötzlich Fahrt achteraus aufnahm. Ob sie nun wollten oder nicht, sie mussten die Trosse kappen.

Es wurde 5 Uhr nachmittags, als der Tanker an der Pier in Guantanamo festmachte und McTaggart für lange Zeit die Maschine abstellte. Er und seine Leute waren mit Recht stolz darauf, dass sie ihr arg zerzaustes Schiff doch noch eingebracht hatten. Präsident Franklin D. Roosevelt ehrte den gefallenen Ersten Offizier Hawkins Fudske mit der Verdienstmedaille der Handelsmarine, die auch Chief Thomas J. McTaggart, Oberheizer Arthur Laumann und Vollmatrose Charles D. Richardson überreicht wurde. Dank ihres persönlichen Einsatzes konnte die *Esso Bolivar* gerettet und repariert werden, sodass sie der Handelsmarine noch lange Jahre erhalten blieb.

Erst am 11. Mai 1960 wurde der Tanker an die Hamburger Eisen & Metall AG verkauft und abgewrackt. Der Nachwelt erhalten blieb auch der Name des Ersten Offiziers. Den Tanker, der 1943 bei der Bethlehem-Fairfield Shipyard in Baltimore vom Stapel lief, taufte die Witwe des Ersten auf den Namen *Hawkins Fudske*. ⚓

**In der nächsten Ausgabe: 13 Tage im Orkan – der Todeskampf der *Flying Enterprise* 1951/52.**

Manager und Bismarck-Widersacher Albrecht von Stosch

# General – Admiral – Kanzlerkandidat

**Wenn dem Reichskanzler eines zuwider war, dann Konkurrenz. Und die sah er in dem umtriebigen ersten Chef der Kaiserlichen Marine Albrecht von Stosch – einem Multitalent, das die Flotte, den inländischen Schiffbau und sich selbst förderte** Von Dr. Gerd Fesser



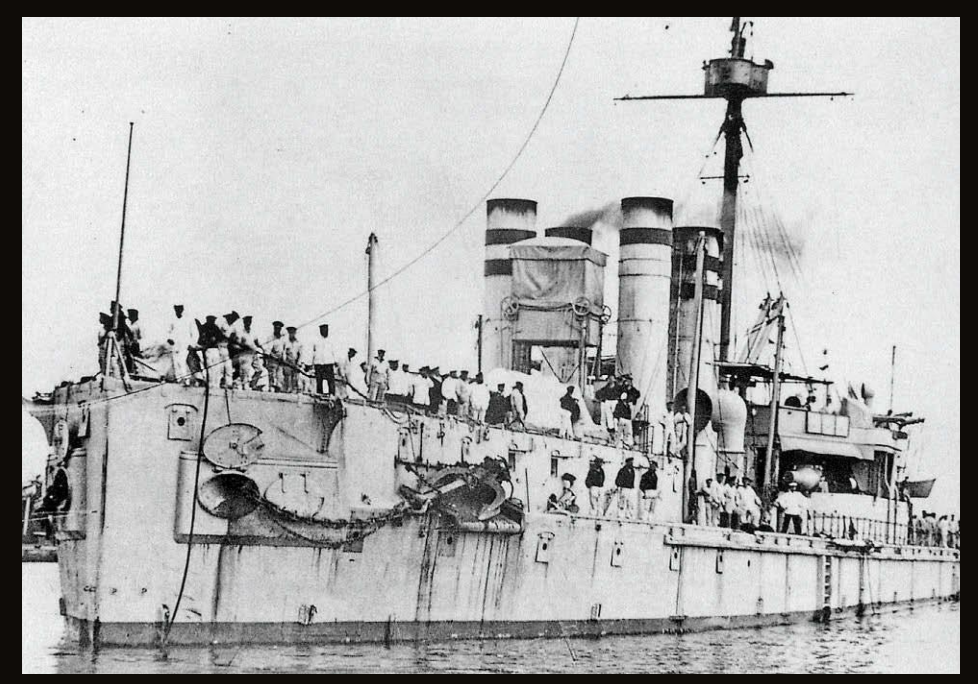
**STRENG UND EHRGEIZIG:** General der Infanterie und Admiral à la suite des Seeoffizierkorps Albrecht von Stosch Foto: Sammlung GSW

Die Marine des Norddeutschen Bundes unter dem preußischen Kriegsminister Albrecht von Roon, zugleich auch Marineminister, war 1870/71 der französischen Marine weit unterlegen gewesen. Nach der Reichsgründung galt es, die Marine zu verstärken und neu auszurichten. Diese Aufgabe übertrug Kaiser Wilhelm I. im Einvernehmen mit Reichskanzler Otto von Bismarck keinem der diensttuenden Admirale, sondern Albrecht von Stosch, der als einer der fähigsten Offiziere der preußischen Armee galt.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1872 wurde Stosch zum „Chef der Admiralität“ ernannt „mit dem Charakter eines Staatsministers und mit der Befugnis, den Sitzungen des Staatsministeriums beizuwohnen“.

## Im Visier Frankreichs

In dem Jahr, in dem Stosch sein Amt antrat, stimmte die französische Nationalversammlung dem Zehnjahresplan des Marineministers Louis Pothuau zu. Er visierte als wahrscheinlichsten Kriegsgegner Deutschland an. Besonderen Wert legte der Plan auf Schiffe, die in den flachen Küstengewässern Deutschlands operieren konnten: 30 Kanonenboote und 20 spezielle Küstenpanzerschiffe. Das Programm ließ erkennen, dass die



**STOSCHS VERDIENST:** Als erste von vier Panzerkorvetten war *SMS Bayern* 1874 auf Stapel gelegt worden. Wegen der vier quadratisch angeordneten Schornsteine erhielten diese Schiffe den Spitznamen „Zementfabriken" Foto: Sammlung GSW



**IM ZEICHEN VON EISERNEM KREUZ UND ANKER:** Die Flagge des Chefs der Admiralität Foto: Sammlung GSW

Franzosen keine strategische Landung in Norddeutschland vorsahen, aber einzelne deutsche Küstenstädte angreifen würden.

1873 legte Stosch seinen „Flottengründungsplan" vor. Er beantragte darin für die Nordsee acht Panzerfregatten und für die Ostsee sechs Panzerkorvetten mit geringem Tiefgang; und zum Schutz der deutschen Nord- und Ostseeküste zwei schwimmende Batterien, sieben Monitore, zwölf Kanonenboote und 28 Spieren-Torpedoboote.

## Deutsche Antwort

Stosch wollte, dass die deutsche Marine künftig neben der Küstenverteidigung auch offensiv agieren könne. Dies richtete sich klar gegen Frankreich, ohne dass es offen ausgesprochen wurde. Stosch forderte 20 Kreuzer verschiedener Größe. Er wollte ein „fliegendes Geschwader" mit einer Panzerfregatte als Kern in Übersee fahren lassen und als Verstärkung in Deutschland weitere Kräfte, darunter drei Panzerfregatten bereithalten. Für Einsätze gegenüber schwachen und „unzivilisierten" Staaten in Übersee sah er sechs Kanonenboote und vier Kreuzer vor (je zwei in Westindien beziehungsweise Ostasien), dazu einen „fliegenden" Kreuzer und drei in der Hinterhand.

Da der Etat der Marine jedes Jahr vom Reichstag genehmigt werden musste, verhandelte Stosch sehr geschickt mit den Fraktionen und erlangte immer ihre Zustimmung. Er strebte an, Stützpunkte in Übersee zu errichten. Ende 1872 schrieb er an den Präsidenten des Reichskanzleramts Rudolf Delbrück, „daß für die Interessen der Kaiserlichen Marine nur solche Punkte in Betracht kommen können, welche unseren Schiffen auch während eines Krieges zur Ergänzung von Vorräten, Kohlen usw. und zur Ausführung von dringenden Reparaturen offen bleiben. Dies würde nach den Grundsätzen, welche von fast allen Staaten bei der Aufstellung von Neutralitätsproklamationen während des letzten Krieges befolgt worden sind, nur dann der Fall sein, wenn das fragliche Gebiet faktisch an das Deutsche Reich abgetreten wäre, wir also auch die Landeshoheit über dasselbe besäßen."

1875 wurde Stosch zum General der Infanterie befördert und in den Rang Admiral à la suite des Seeoffizierskorps gestellt. Drei Jahre später brachte der Untergang der Panzerfregatte *Großer Kurfürst* Stosch in erhebliche Schwierigkeiten. Die Fregatte war 1874 bis 1878 als erstes großes Schiff der deutschen Marine auf einer deutschen Werft gebaut worden. Nach der Indienststellung hatte man *Großer Kurfürst* in nur drei Wochen ausgerüstet und bemannt.

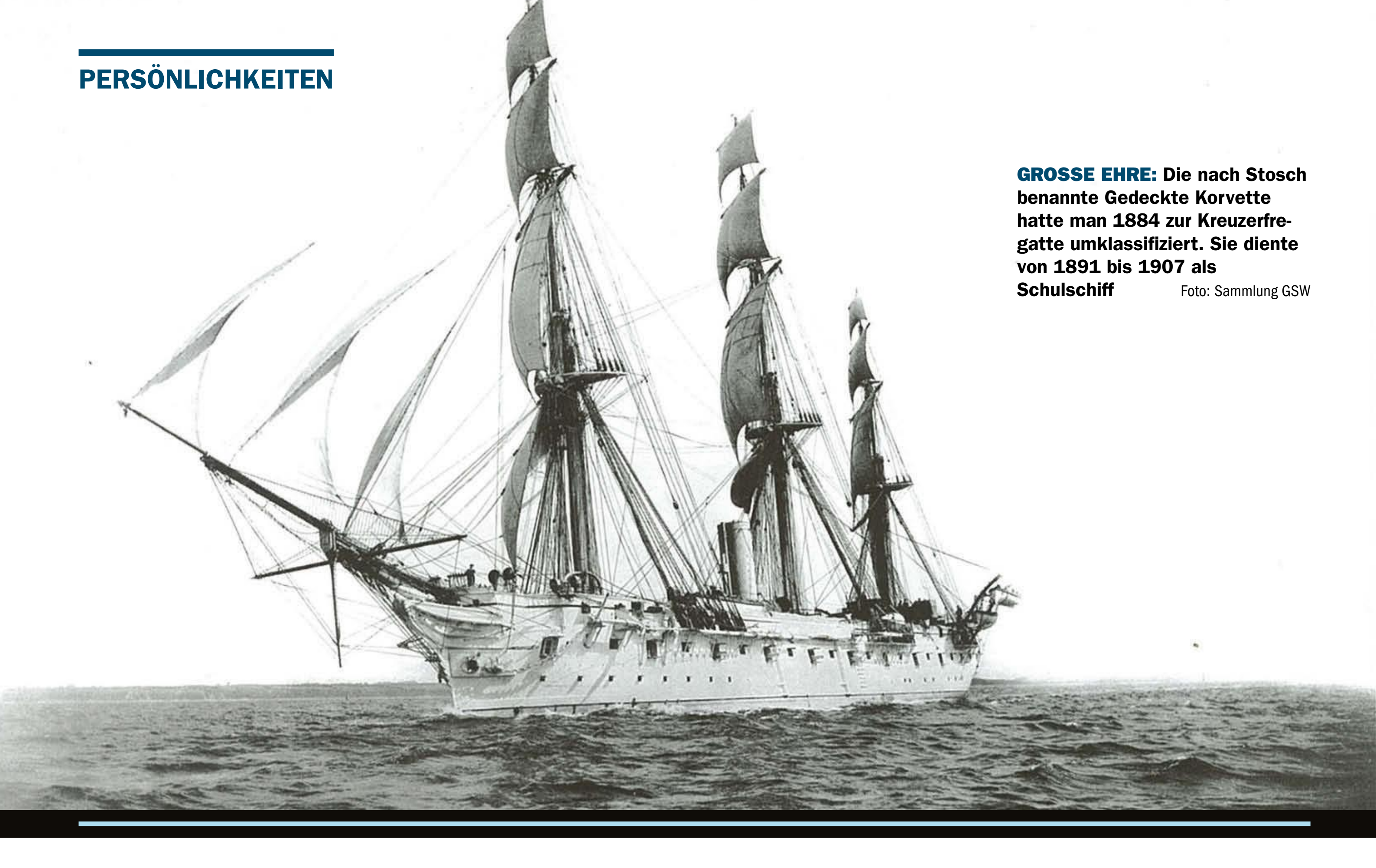
## Katastrophe im Kanal

Mit drei weiteren Panzerfregatten eines Übungsgeschwaders trat es eine Reise ins Mittelmeer an. Am 31. Mai 1878 passierten die vier Schiffe Folkestone am Ärmelkanal. Sie fuhren in enger Doppelkiellinie. Gegen 10 Uhr geriet eine Bark zwischen die Schiffe, die nun ausscheren mussten. Daraufhin kam es auf dem Flaggschiff *König Wilhelm* zu einem heillosen Durcheinander. Das Schiff drehte fehlerhaft und rammte *Großer Kurfürst* in der Seite. Da ihre Schotten nicht geschlossen waren, sank die Panzerfregatte binnen einer Viertelstunde. 269 Seeleute starben bei diesem Unglück.

Von der „Ära Stosch" blieb im Gedächtnis der Nachwelt besonders haften, dass Stosch sein Amt auf autoritäre Weise führte und für die Matrosen eine grundständige Infanterie-

### STOSCH ALS MANAGER Geschickter Strippenzieher

Der bewährte Armeegeneral Stosch hatte durch seinen Reform- und Gestaltungseifer nicht nur die innere Struktur der Marine vorangetrieben, sondern war auch Schrittmacher des deutschen Schiffbaus gewesen. Für die Produktion von Eisen- und Stahlschiffen und großen maschinengetriebenen Einheiten waren die deutschen Werften nicht ausgelegt, sodass die Aufträge ins Ausland gingen. Stosch forcierte den Bau im Inland und koppelte so die deutsche Schiffsindustrie vom Ausland, vor allem vom übermächtigen englischen Markt ab. Ab 1878 lieferte die „Dillinger Hütte" den Stahl und die Firma Krupp die Geschütze. Stosch zog die Fäden von Kriegsmarine, Handelsmarine, Werft- und Zulieferindustrie.



**GROSSE EHRE: Die nach Stosch benannte Gedeckte Korvette hatte man 1884 zur Kreuzerfregatte umklassifiziert. Sie diente von 1891 bis 1907 als Schulschiff** Foto: Sammlung GSW

ausbildung einführte. Unteroffiziere der Armee drillten nunmehr die Seeleute an Land, ließen sie auch „Griffe kloppen". Der Vorwurf einer „Militarisierung" durch Stosch rührte aus dem Unmut vieler Seeoffiziere darüber her, dass die Marine, die 1870/71 praktisch nicht in Erscheinung getreten war, durch einen Heeresgeneral auf Vordermann gebracht werden sollte.

Im März 1882 schied Stosch auf eigenen Wunsch aus dem Amt. Sein „Flottengründungsplan" war mittlerweile im Wesentlichen abgearbeitet. Stoschs elf Jahre an der Spitze der Marine waren durch Konflikte mit Bismarck angefüllt gewesen. Diese resultierten zum einen aus dem widersprüchlichen Unterstellungsverhältnis des Ministers und Admirals. Als preußischer Marineminister unterstand Stosch in Verwaltungsangelegenheiten der Marine Bismarck, als Befehlshaber der Seestreitkräfte aber direkt dem Kaiser. Der selbstbewusste Stosch wehrte sich energisch gegen Versuche Bismarcks, sich in militärische Angelegenheiten der Marine einzumischen. Viel stärker fiel aber ein anderer Faktor ins Gewicht.

## Bismarck gegen Stosch

Als Stosch sein Amt antrat, war Kaiser Wilhelm I. bereits 75 Jahre alt. Man musste jederzeit davon ausgehen, dass Kronprinz Friedrich Wilhelm bald den Thron besteigen und lange regieren würde. Die Liberalen sehnten seine Regierungszeit herbei, Bismarck und die Konservativen fürchteten sie. Namhafte liberale Politiker wie Ludwig Bamberger und Max von Forckenbeck waren mit dem Kronprinzen befreundet. Beide gehörten zum linken Flügel der Nationalliberalen Partei, der sich schließlich im Jahre 1880 abspaltete. Die Mitglieder der neuen Gruppierung wurden allgemein als „Sezessionisten" und „Kronprinzenpartei" bezeichnet, der man Stosch zurechnete.

Viele Zeitgenossen vermuteten, dass Kronprinz Friedrich Wilhelm nach seiner Thronbesteigung Bismarck entlassen und Stosch zum Reichskanzler berufen würde. Bismarck sah deshalb in dem Admiral einen gefährlichen Rivalen.

Es gibt zwar keinen Quellenbeleg dafür, dass Stosch bewusst das Reichskanzleramt angestrebt hat. Doch er war befähigt und ehrgeizig, und es ist zu vermuten, dass er ein entsprechendes Angebot eines gesunden

### ALBRECHT VON STOSCH

| | |
|---|---|
| **1818** | Geboren in Koblenz |
| **1835** | Sekondeleutnant |
| **1849** | Premierleutnant |
| **1861** | Oberst |
| **1866** | Generalmajor |
| **1870/71** | Generalintendant |
| **Ende 1871** | Generalstabschef (Armeegruppe) |
| **1872–1883** | Chef der Kaiserlichen Marine |
| **seit 1875** | General der Infanterie und Admiral à la suite des Seeoffizierskorps |
| **1883** | Abschied („Disposition") |
| **1896** | Gestorben in Mittelheim |

**SELTENES FOTO: Die Panzerfregatte *Großer Kurfürst* lief als erstes großes Schiff 1875 vom Stapel, ihr Verlust wurde Stosch angekreidet**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**BLAU UND GOLD:** **Seeoffiziere, Marine-Ingenieure und Sanitätsoffiziere der Kaiserlichen Marine nach einer Farbzeichnung von Richard Knötel** Foto: Sammlung GSW

Kaisers Friedrich angenommen hätte. Am 13. März 1877 griff Bismarck ganz überraschend Stosch im Reichstag heftig an. Er behauptete, der Marineminister habe im Jahr zuvor einen Teil der Etatforderungen, die er dem Reichskanzler abgerungen hatte, aus Gefälligkeit gegenüber dem liberalen Politiker Eugen Richter fallen gelassen.

Stosch reagierte auf den Angriff, wie Bismarck offenbar erwartet hatte, mit einem Abschiedsgesuch. Zur großen Enttäuschung Bismarcks lehnte Kaiser Wilhelm I. das Gesuch ab, und Stosch blieb – vorläufig.

## Tirpitz' Lob

Nach seinem Ausscheiden aus dem Amt 1883 betrachtete Bismarck ihn weiterhin voller Misstrauen. Im Januar und Februar 1884 notierte sein Vertrauter Friedrich von Holstein in seinem Tagebuch, Stosch wolle Reichskanzler werden, und sprach von einem „Zukunftsministerium Stosch-Forckenbeck". Im Juni 1884 behauptete Bismarck im Reichstag, der liberale Abgeordnete Heinrich Rickert und andere hätten im Geheimen geplant, Stosch zum Reichskanzler zu küren. Am 5. Juli 1884 legte die offiziöse *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* nach: Es sei eine „heterogenste" Koalition gebildet worden, die der Mehrheit des Liberalen William Gladstone im britischen Unterhaus geähnelt habe.

Diese Koalition habe die Nationalliberalen, die Linksliberalen, die Sezessionisten und Politiker der katholischen Zentrumspartei umfasst. Die Rolle Gladstones sei Stosch zugedacht gewesen. Erst der Tod Kaiser Friedrichs III. im Jahre 1888 befreite Bismarck von seinen Sorgen.

Stosch hatte als verdienter General von 1870/71 eine Dotation von 100.000 Talern erhalten, wovon er in Oestrich im Rheingau eine Villa samt Weinbergen erwarb. Der gesellige Minister und Admiral im Ruhestand empfing hier zahlreiche Gäste. Er korrespondierte weiterhin mit etlichen Politikern und Militärs, darunter auch mit Alfred Tirpitz. Dieser schrieb später lobend, Albrecht von Stosch habe die Grundlagen für die deutsche Flotte gelegt. ⚓

Einsätze und Schicksal von U 509

# Grauer Wolf in der Atlantikschlacht

**U 509, das 1942 und 1943 vier Feindfahrten mit wechselhaftem Erfolg absolvierte, steht für eines von vielen U-Booten der IX-C-Klasse, die die Höhen und Tiefen des U-Boot-Krieges durchliefen**

Von Andreas von Klewitz



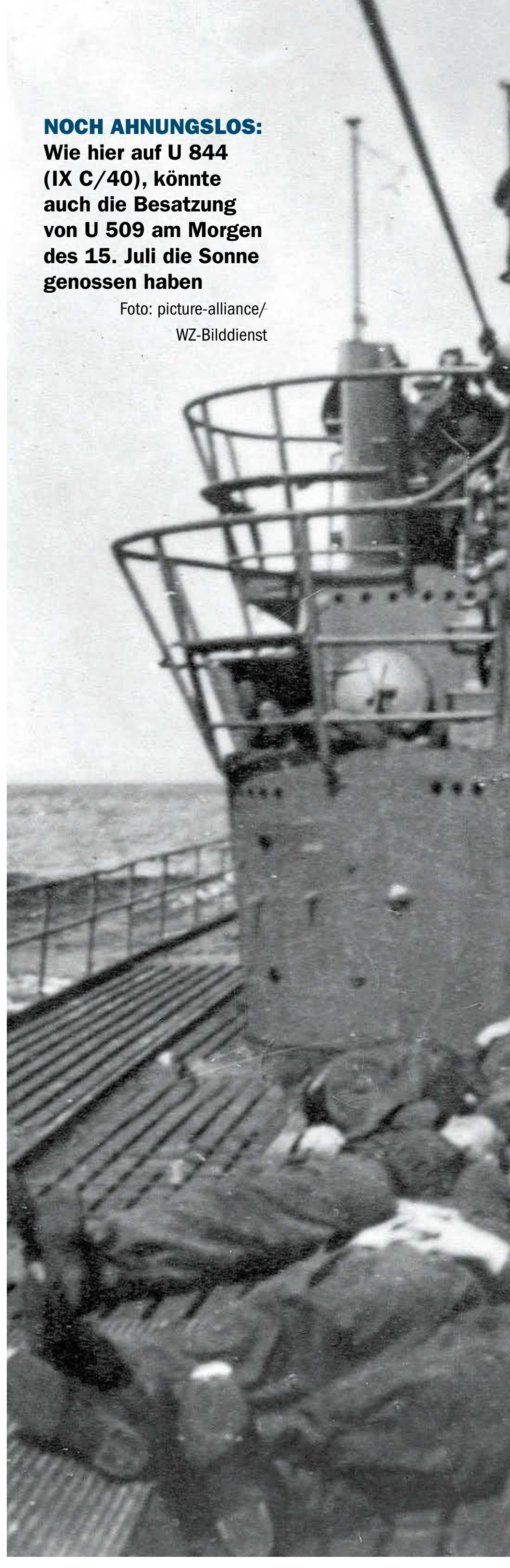
**JÄGER UND GEJAGTER: U 509 beteiligte sich zunächst mit Erfolg an der Atlantikschlacht, bevor es die Kriegswende auf hoher See mit voller Wucht zu spüren bekam**
Foto: Gemälde von Max Zauner, Privatbesitz

Es ist der 15. Juli 1943, 8:18 Uhr: Westlich von Madeira sichtet US-Pilot Claude N. Barton des auf dem Flugzeugträger *USS Santee* stationierten Geschwaders VC-29 ein aufgetaucht fahrendes deutsches U-Boot. Sein Kamerad Jack D. Anderson greift das Fahrzeug mit den Bordwaffen seiner Grumman Wildcat an, während Barton die Geschwindigkeit seiner Avenger drosselt, um einen akustischen Fido-Torpedo auszulösen.

Für das deutsche Unterseeboot U 509 gibt es an diesem Sommermorgen kein Entrinnen mehr. Hatte der Kommandant am Vortag noch einem Fliegerangriff durch Alarmtauchen entkommen und einen Hilferuf absetzen können, laufen jetzt alle Abwehrmaßnahmen ins Leere. Zwar eröffnet die Bordflak noch das Feuer auf die Angreifer, aber Bartons Zielsuchtorpedo macht dem verzweifelten Treiben ein rasches und grausiges Ende. Nach einer gewaltigen Unterwasserexplosion bleibt von U 509 nichts weiter übrig als ein riesiger Ölfleck, der nach und nach verblasst und schließlich in den Weiten des Atlantiks verschwindet.

## Wende im U-Boot-Krieg

Die Versenkung von U 509, bei der alle Mann den Tod fanden, war nicht der einzige deutsche Verlust dieser Art im Zweiten Weltkrieg. Durch ihre Luftüberlegenheit und die rasanten Fortschritte in der Ortungs- und Waffentechnik konnten die Alliierten im U-Boot-Krieg ab der zweiten Kriegshälfte das Blatt endgültig zu ihren Gunsten wenden. Zudem war es ihnen im Fall von U 509 gelungen, einen gegnerischen Funkspruch abzufangen, der ihnen den ungefähren Standort des Bootes verriet. Stellte die Vernichtung für die Angreifer einen verdienten Erfolg dar, war sie für die



**NOCH AHNUNGSLOS: Wie hier auf U 844 (IX C/40), könnte auch die Besatzung von U 509 am Morgen des 15. Juli die Sonne genossen haben**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**DER VORGESETZTE: Mal gab es Lob, mal Tadel für das Boot und seine Besatzung vom Befehlshaber Admiral Karl Dönitz**
Foto: picture-alliance/akg-images





**TÖDLICHE BASIS: Ein Sturzkampfbomber vom Typ Douglas SBD Dauntless wartet darauf, auf dem Flugzeugträger *USS Santee* vom Hangardeck mit einem Aufzug auf das Flugdeck transportiert zu werden. Eine Wildcat dieses Carriers sollte auch U 509 angreifen**

Foto: picture-alliance/akg-images



**VORBEREITUNGEN: Auf der *USS Santee* fassen alle Räder ineinander, um die Flugzeuge auszurüsten und startklar zu machen**

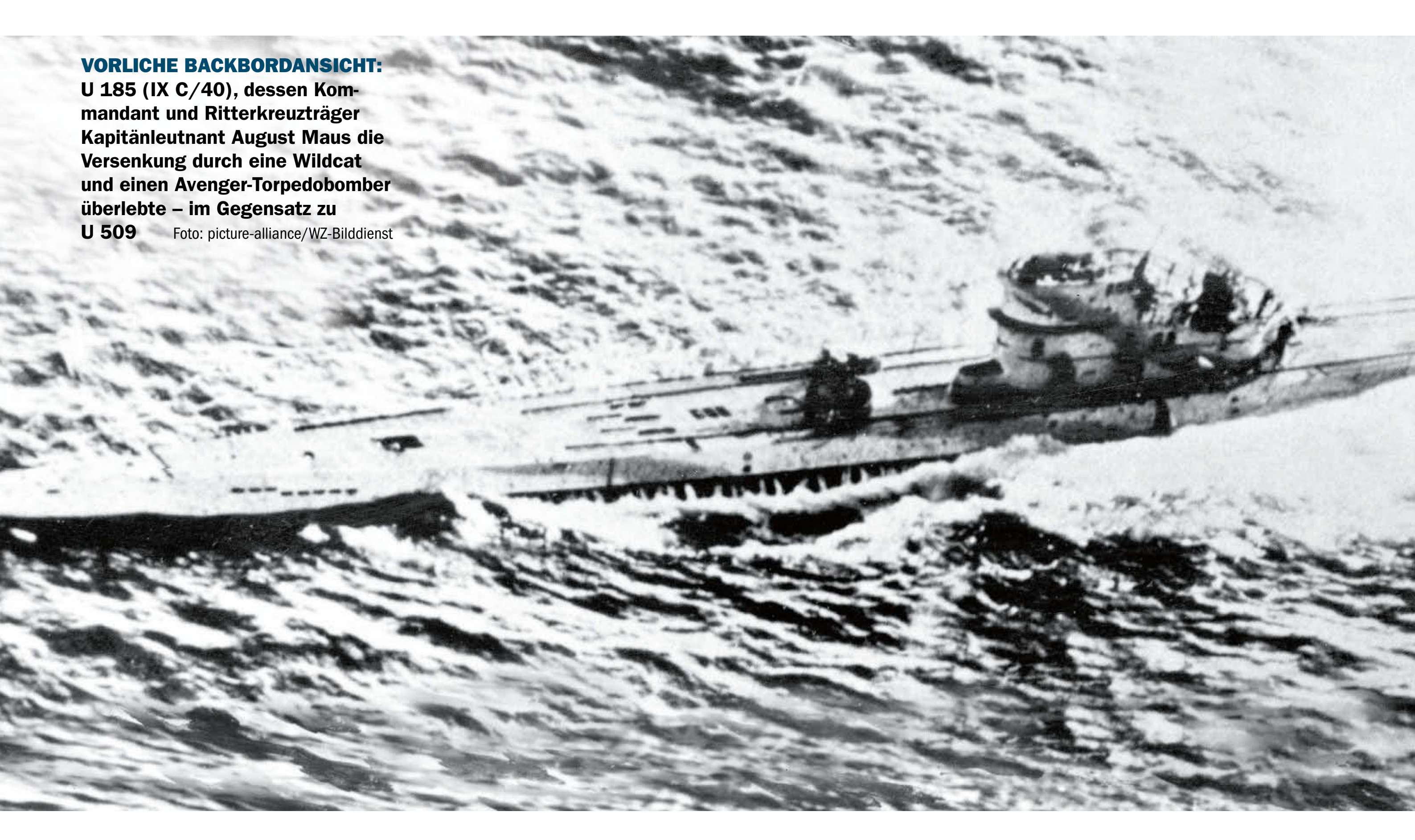
Foto: picture-alliance

Angehörigen der Besatzung eine Tragödie. 2015 veröffentlichte Wolfgang Meyer, ein Neffe des damals umgekommenen Obersteuermanns Willy Meyer, eine Dokumentation mit dem Titel *280 Seetage auf U-509*.

Darin verwendete er nicht nur wertvolles Bildmaterial aus seinem Privatarchiv, sondern gab auch die Kriegstagebücher von U 509 auszugsweise wieder. Im nachfolgenden zusammengefassten Text wird die Geschichte der insgesamt vier Feindfahrten des Bootes erzählt, das man nach seinem ersten Kommandanten „U-Seewolf" nannte und dessen Turm beidseitig mit einem Wolfskopf-Emblem versehen war.

## Erste Feindfahrt

Die Geschichte von U 509 begann am 20. Oktober 1939 mit einem Bauauftrag an die Deutsche Werft in Hamburg, die bis Kriegsende insgesamt 24 U-Boote dieses Typs IX C für die Kriegsmarine herstellte. Nach Kiellegung im November 1940 und Stapellauf im Sommer des Folgejahres stellte die Marine das Boot im November 1941 in Dienst. Seine erste Feindfahrt absolvierte es schließlich am 25. Juni 1942 unter dem Kommando des späteren Fregattenkapitäns Karl-Heinz Wolff. Sie startete in Kiel und führte U 509 nach einem Zwischenstopp im norwegischen Kris-



**VORLICHE BACKBORDANSICHT:** U 185 (IX C/40), dessen Kommandant und Ritterkreuzträger Kapitänleutnant August Maus die Versenkung durch eine Wildcat und einen Avenger-Torpedobomber überlebte – im Gegensatz zu U 509 Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

tiansand in das Operationsgebiet Westatlantik und Golf von Mexiko. Das Kriegstagebuch zeigt auf, welchen Gefahren man unterwegs ausgesetzt war. So ist darin mehrfach von Fliegeralarm die Rede, wobei am 16. August ein feindliches Flugboot durch Bombenabwurf die Turmverkleidung beschädigte.

Erfolge konnte „U-Seewolf" auf seiner ersten Unternehmung nicht erzielen. Am 14. Juli hatte man zwar einen kleinen Dampfer gesichtet und einen Überwasserangriff unternommen, doch blieb es bei einem ungeklärten Fehlschuss.

## Erfolgreichstes Unternehmen

Ebenso endete ein am 30. August eingeleiteter Torpedoangriff auf eine vermeintliche U-Boot-Falle ohne Ergebnis. Hinzu kam, dass U 509 seit Ende Juli eine beidseitige Ölspur nach sich zog, sodass der Gegner das Boot leicht ausmachen konnte.

Als das Boot schließlich am 5. September 1942 im französischen U-Boot-Stützpunkt Lorient einlief, dürften Kommandant und Besatzung erleichtert gewesen sein. Zwar hatten sie kein einziges feindliches Schiff vernichtet, dafür aber in 80 Tagen, 17 Stunden und 10 Minuten eine Strecke von fast 14.000 Seemeilen zurückgelegt und obendrein ein anderes Boot (U 598) mit Treibstoff versorgt. Die zweite Feindfahrt unter dem Oberleutnant zur See und späteren Korvettenkapitän Werner Witte im Operationsgebiet Mittelatlantik/westlich Marokko sollte die erfolgreichste Unternehmung des Bootes werden. Sie begann am Abend des 15. Oktober 1942 mit dem Auslaufen aus Lorient, allerdings musste man schon am Folgetag vor einem feindlichen Flugzeug tauchen.

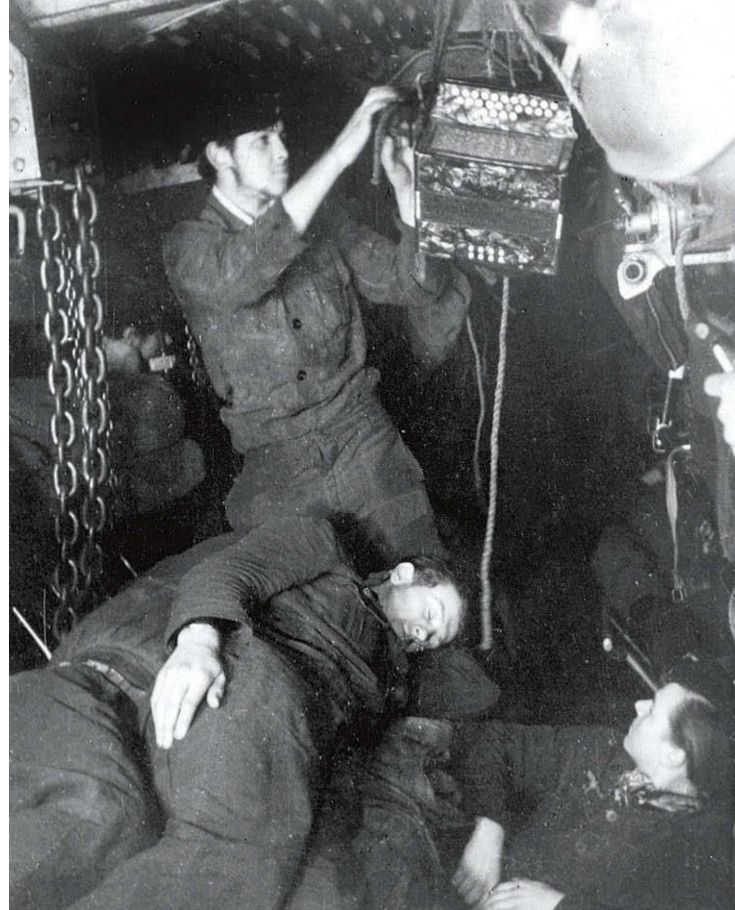
Am 20. Oktober ging ein Funkspruch ein, wonach U 509 zur U-Boot-Gruppe „Streitaxt" stoßen sollte, die auf den alliierten Konvoi SL 125 angesetzt war. In diesem Zusammenhang gelang es Witte, vom 26. bis 30. Oktober den britischen Tanker *Anglo Maersk* und die beiden Dampfer *Hopecastle* und *Corinaldo* zu beschädigen und vier weitere, darunter die *SS Nagpore*, Flaggschiff von Konvoi-Kommodore Rear Admiral Sir C. N. Reye, zu versenken. Witte hielt die Angriffe detailliert in seinen Aufzeichnungen fest. So notierte er am 28. Oktober um 22:09 Uhr: „Einzel. Treffer vorn 10. Sehr hohe Spreng- und Feuersäule. Gegner fliegt nach Explosion seiner Ladung

### TECHNISCHE DATEN – U-BOOT-TYP IXC

| | |
|---|---|
| **Verdrängung** | 1.120 t über Wasser, 1.232 t getaucht |
| **Länge** | 76,76 m gesamt, 58,75 m Druckkörper |
| **Durchmesser** | 6,76 m gesamt, 4,40 m Druckkörper |
| **Tiefgang (voll)** | 9,60 m |
| **Tiefgang (leer)** | 4,70 m |
| **Antrieb über Wasser** | 4.400 PS Diesel (2 x MAN-9-Zylinder), getaucht: 2 x 500-PS-E-Maschinen |
| **Geschwindigkeit** | |
| **über Wasser** | 18,3 kn |
| **getaucht** | 7,3 kn |
| **Reichweite** | |
| **über Wasser** | 13,45 sm bei 10 kn |
| **getaucht** | 63 sm bei 4 kn |
| **Max. Tauchtiefe** | 230 m |
| **Besatzung** | 4 Offiziere, 44 Mannschaften |
| **Bewaffnung** | 4 Bug-/2 Hecktorpedorohre (22 oder 66 Minen), Geschütze: 1 x 10,5 cm L/45, 1 x 3,7-cm-Flak, 1 x 2-cm-Flak |

Angaben nach Bodo Herzog: *Deutsche U-Boote 1906–1966*. Herrsching 1990, Deutsches U-Boot-Museum/U-Boot-Archiv Cuxhaven, www.ubootarchiv.de: „Deutsche U-Boote 1939–1945"





**ÄHNLICHES SZENARIO:** Wohnraum auf Unterseeboot U 548 (IX C/40). Die Besatzung lebte auf engstem Raum und teilte sich die Kojen im sogenannten Zweierstropp

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

auseinander.“ Einen Tag später, am 29. Oktober um 23:17 Uhr, findet man folgenden, wahrscheinlich die Versenkung des Frachters *SS Brittany* betreffenden Eintrag: „Treffer vorn 30. Heck kommt mehr raus. Gegner scheint in der Mitte eingeknickt. Zunehmende Schlagseite und Lastigkeit. Nach ungefähr fünf Minuten gesunken.“

## Positive Bilanz

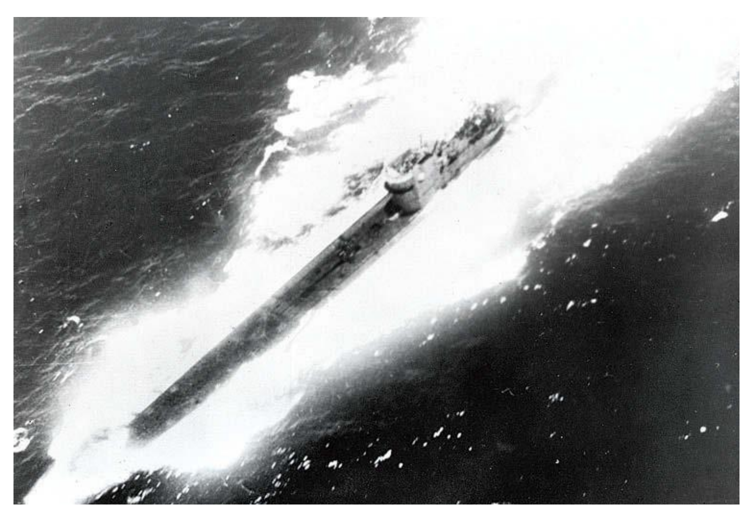
Aber nicht nur Erfolge, auch die Attacken feindlicher Zerstörer und Flugzeuge, insbesondere beim Einsatz gegen das alliierte Landeunternehmen Operation „Torch“ vor der marokkanischen Küste, fanden Eingang in das Kriegstagebuch. So war U 509 als Teil des Wolfsrudels „Schlagetot“ Mitte November 1942 wiederholt Fliegerangriffen ausgesetzt, die aber ebenso glimpflich verliefen wie die Detonation einer Antennenmine vor Madagaskar.

Am 26. November 1942 lief das Boot nach 43 Tagen, 16 Stunden und 30 Minuten sowie einer Gesamtstrecke von 6.154 Seemeilen wieder in Lorient ein. Die Bilanz von vier vernichteten und drei beschädigten Schiffen mit einer Gesamttonnage von 44.168 BRT veranlasste den Befehlshaber der U-Boote (BdU), Admiral Karl Dönitz, dem Kommandanten ein Lob für sein gutes Geschick und seinen entschlossenen Angriffswillen auszu-



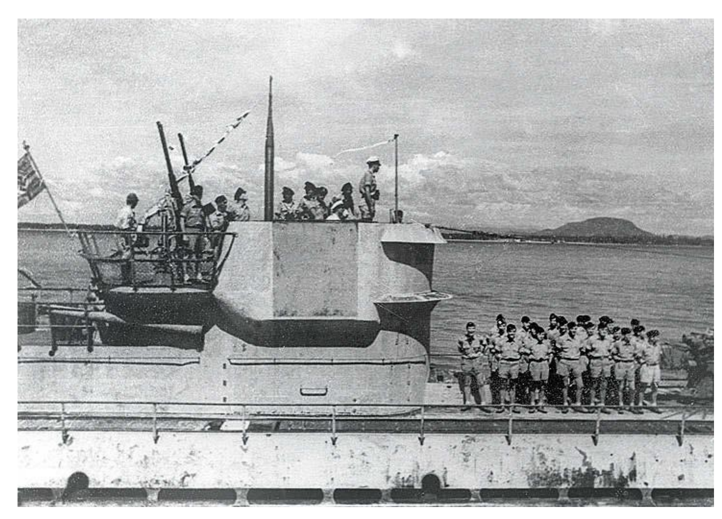
**OHNE CHANCE:** Bei diesem Angriff auf U 185 starben 29 Besatzungsmitglieder, 23 gerieten in amerikanische Kriegsgefangenschaft

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

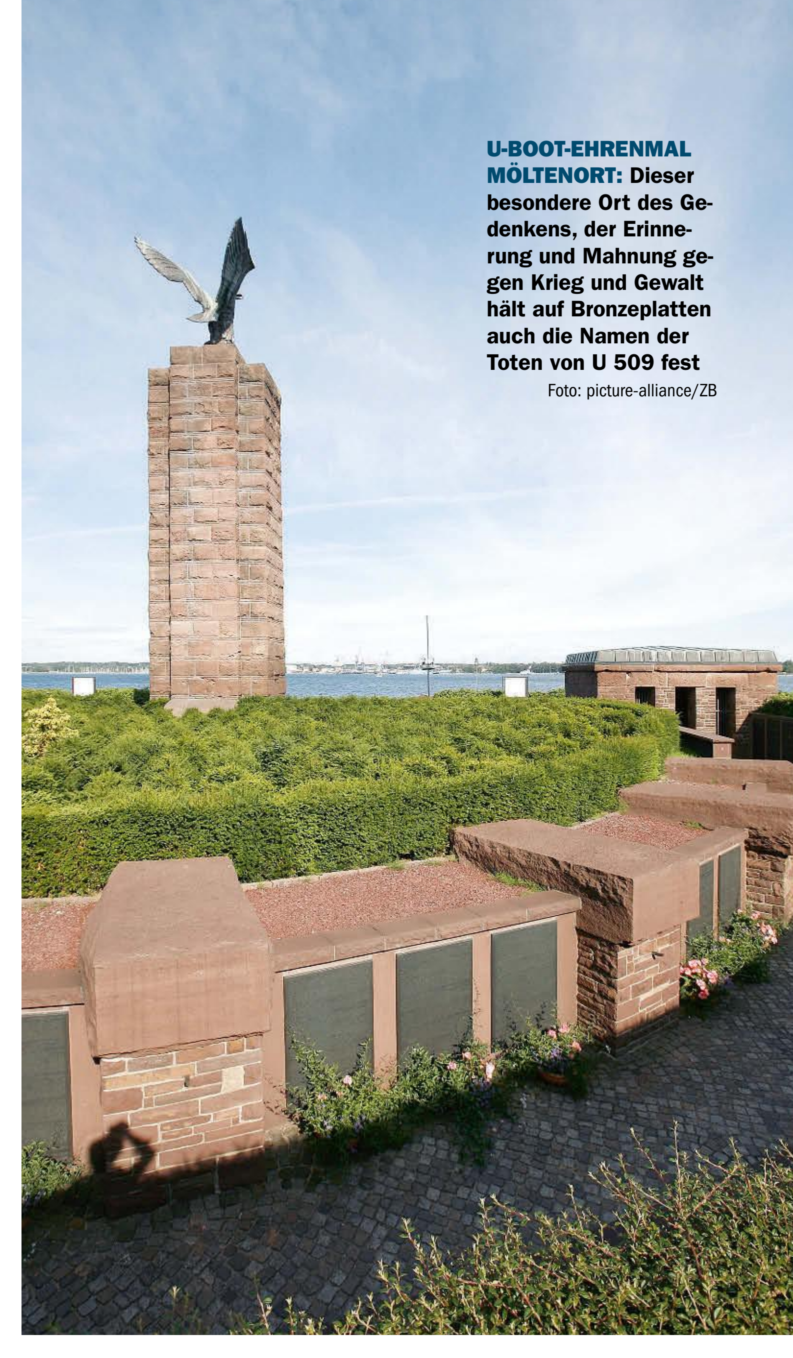


**TOD AUS DER LUFT:** Unterseeboot U 161 (IX C) wird am 27. September 1943 vor Bahia von einem Flugzeug aus mit Wasserbomben belegt; das Boot sank mit der gesamten Besatzung

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst



**EINSATZ IN OSTASIEN:** Unterseeboot U 510 (IX C) läuft nach erfolgreicher Feindfahrt (Versenkungswimpel am Sehrohr) in seinen Einsatzhafen ein. U 510 überdauerte den Krieg und ging als Bouan an die Marine Frankreichs
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



**U-BOOT-EHRENMAL MÖLTENORT:** Dieser besondere Ort des Gedenkens, der Erinnerung und Mahnung gegen Krieg und Gewalt hält auf Bronzeplatten auch die Namen der Toten von U 509 fest
Foto: picture-alliance/ZB

sprechen. Die dritte Feindfahrt von U 509, am 23. Dezember 1942 ebenfalls von Lorient aus begonnen, sollte den Beteiligten hingegen kein gutes Zeugnis einbringen.

Sie führte – abermals unter Wittes Kommando und als Teil der auf den alliierten Konvoi DN 21 angesetzten U-Boot-Gruppe „Seehund" – in den Südatlantik und nach Südafrika. In der Tat konnte der Kommandant nicht einmal annähernd an seine vormaligen Ergebnisse anknüpfen. Stattdessen ereigneten sich wieder mehrfach bedrohliche Situationen.

## Sechs Dampfer, kein Schuss

So war man bereits am zweiten Weihnachtsfeiertag gezwungen, vor einem Flugzeug zu tauchen, und stieß Anfang Februar 1943 in der Region Kap der Guten Hoffnung auf einen gut bewaffneten Geleitzug. Am 9. Februar entdeckte das Boot sechs Dampfer, sah jedoch keine Möglichkeit, in Schussposition zu kommen. So blieb es auch in den Folgetagen, bis Witte in der Nacht vom 10. auf den 11. Februar endlich seinen ersten Abschuss erzielte. Es war der britische Frachter *SS Queen Anne*, dessen Versenkung im Kriegstagebuch mit folgender Notiz festgehalten ist: „Schuss auf 5000 BRT Schiff, Lage 55, Fahrt 8 sm, E=400 m. Nach 17 sec Laufzeit Detonation im Mittelschiff. Ziel hat sofort starke Schlagseite und sinkt über Vorsteven."

Aber es gab auch Gegenwehr. Sieben Wasserbomben, so heißt es in den Aufzeichnungen, habe der Gegner nach dem Angriff geworfen, allerdings ohne Ausfälle herbeizuführen. Am 27. Februar verzeichnete Witte einen Fehlschuss auf einen 7.000- bis 8.000-BRT-Dampfer, am 28. unternahm er einen nächtlichen Unterwasserangriff auf ein kleines Schiff, ebenfalls ohne Erfolg. Dafür tauchten wieder Flugzeuge auf, allein am 7. März waren es drei. Dann, am 2. April

### ENTWICKLUNG UND EINSÄTZE U 509

| | |
|---|---|
| **Typ** | IX C, Zweihüllentyp |
| **Werft** | Deutsche Werft, Hamburg |
| **Bauauftrag** | 20. Oktober 1939 |
| **Baunummer** | 305 |
| **Kiellegung** | 1. November 1940 |
| **Stapellauf** | 19. August 1941 |
| **Indienststellung** | 4. November 1941 |
| **Feldpostnummer** | 37 143 |
| **Kommandanten** | 4. November 1941 bis September 1942 Fregattenkapitän Karl-Heinz Wolff, September 1942 bis 15. Juli 1943 Korvettenkapitän Werner Witte |
| **Flottillen** | 4. November 1941 bis 30. Juni 1942: 4. U-Boot-Flottille (Stettin), 1. Juli 1942 bis 15. Juli 1943: 10. U-Boot-Flottille (Lorient) |
| **Einsätze** | 4 Unternehmungen: 25. Juni bis 12. September 1942, 13. September bis 26. November 1942 (20. Oktober bis 2. November 1942: U-Boot Gruppe/Wolfsrudel „Streitaxt", 9. bis 15. November 1942: U-Boot Gruppe/Wolfsrudel „Schlagetot"), 26. November/23. Dezember 1942 bis 11. Mai 1943, 3. bis 15. Juli 1943 (U-Boot-Gruppe „Monsun") |
| **Versenkungen** | 5 Schiffe (29.091 BRT) |
| **Beschädigungen** | 4 Schiffe (27.143 BRT) |
| **Verbleib** | am 15. Juli 1943 im Atlantik versenkt |

**IM HAFEN:** Unterseeboot U 163 (IX C), Blick in Turm und Wintergarten mit Flakwaffe von U 163 (IX C), das am 13. März 1943 von der kanadischen Korvette *HMCS Prescott* versenkt wurde-

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

1943, gelang dem Kommandanten mit dem britischen 7.129-BRT-Frachter *SS City of Baroda* die zweite und letzte Versenkung auf der Feindfahrt.

Nachdem der Kommandant am Vormittag zunächst Schraubengeräusche vernommen und zwei Dampfer und einen Bewacher ausgemacht hatte, verfolgte er den Gegner und begann nach Einbruch der Dunkelheit seinen Angriff mit einem Viererfächer. Im Kriegstagebuch findet man dazu folgenden Eintrag: „Nach 3 Min. 40 sec. Trefferdetonation. Danach unregelmäßiges Schraubenschlagen und starkes Rauschen über 2 dec. Nach 6 Min. 25 sec. kurz hintereinander zwei Detonationen. Anscheinend Endstreckendetonierer."

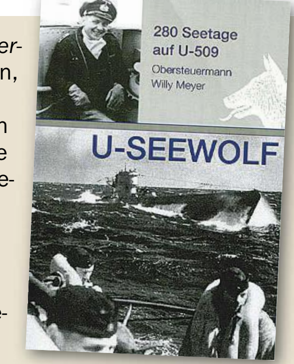
## Letzter Einsatz

Die letzten Wochen auf See verliefen ohne besondere Ereignisse, lediglich ein Fehlschuss auf einen bewaffneten Fischdampfer ist im Bericht aufgeführt. Am 25. April war noch einmal ein Geleitzug auszumachen, der aber schnell außer Sichtweite geriet. Am 5. und 6. Mai gab es wieder Fliegeralarm, am Nachmittag des 11. Mai 1943 schließlich lief das Boot nach 143 Tagen, 21 Stunden und 15 Minuten und einer Gesamtstrecke von 17.800 Seemeilen wieder im Stützpunkt Lorient ein. Dönitz' Urteil war diesmal alles andere als positiv. Der Kommandant habe mit geringem Geschick und ohne Glück wenig erfolgreich operiert, heißt es in seiner Stellungnahme, im Ergebnis sei die Operation eine „enttäuschungsreiche und unbefriedigende Unternehmung".

Die vierte Feindfahrt von U 509 war die letzte. Sie sollte das Boot als Bestandteil der Gruppe „Monsun" in den Indischen Ozean führen, um dort Jagd auf alliierte Schiffe zu machen. Die Unternehmung begann am 3. Juli 1943 in Lorient und fand durch den eingangs geschilderten Angriff der beiden US-Piloten am 15. Juli 1943 im Atlantik ihr vorzeitiges Ende. Die letzte Position des Bootes war 34°N 02'N/26°01'W, der letzte Funkspruch lautete: „Sind von einem Flugzeug angegriffen und schwer beschädigt worden. Erbitten dringend Ersatzteile."

An die Besatzung von U 509 erinnert heute eine Ehrentafel im U-Boot-Mahnmal Kiel-Möltenort. Auch Wolfgang Meyer hat ihr mit seinem Buch ein Denkmal gesetzt und dabei außerdem an die über 30.000 U-Boot-Fahrer erinnert, die im Zweiten Weltkrieg ihr Leben verloren. ⚓

### BUCHTIPP




Meyer, Wolfgang: *U-Seewolf. 280 Seetage auf U-509. Obersteuermann Willy Meyer*. tradition Verlag, Hamburg 2015, 256 Seiten, 20/32 Euro (Soft-/Hardcover)
Im dritten Band der Dokumentation über den Obersteuermann von U 509 Willy Meyer stellt dessen Neffe Wolfgang Meyer die vier Feindfahrten des Bootes anhand der offiziellen Kriegstagebücher dar. Enthalten sind außerdem technische Daten, Kurzporträts der Kommandanten, Details zur Versenkung am 15. Juli 1943, persönliche Dokumente der Familie Meyer, die Mannschaftsliste von U 509, ein Schiffsregister alliierter Schiffe, ein Glossar mit technischen Fachausdrücken, ein Literaturverzeichnis und ein Namensregister. Die überwiegend aus dem privaten Archiv von Wolfgang Meyer stammenden Fotos haben Willy Meyer und seine Kameraden an Bord des U-Bootes aufgenommen. Die privaten Dokumente stammen aus dem Nachlass der Großeltern des Autors.

Originell: Als Basis für das Diorama dient eine Ausgabe des Buches *Das Boot*

U 96 im Maßstab 1:144

# Das Boot

**U 96 ist zweifellos das berühmteste U-Boot der Welt. Der Modellbauer Bayin Wu hat ihm mit einem besonders beeindruckenden Diorama ein Denkmal gesetzt**

Von Thomas Hopfensperger

Hier präsentiert der Modellbauer Bayin Wu ein besonders ansprechendes und kreativ gestaltetes Modell in Bewegung. Der Kit des Typ-VII-C-Bootes stammt von Revell. „Das Boot" U 96 im Maßstab 1:144 ist dynamisch, lebendig und sehr farbenstark angelegt und mit vielen kleinen Details ausgestattet. Eine in blaues Leinen gebundene englische Ausgabe des Buches von Lothar-Günther Buchheim bildet die Basis des Dioramas. Wu hat es zuerst mit einer Mini-Kettensäge bearbeitet. Das war wirklich grobe Arbeit. Filigran zeigen sich dagegen das Farbenwerk und die Wasserspiele. Viele Auszeichnungen, darunter auch ein „Best of Ship", gab es dafür als Lohn. Noch mehr interessante Bilder sind in der aktuellen Ausgabe von *ModellFan* zu sehen, die ab dem 30. März am Kiosk bereitliegt.



Der Kit von Revell ist noch zusätzlich detailliert. Die Hauptrolle spielt natürlich das bewegte Wasser




Durch die schlaue Komposition ist noch viel vom Boot erkennbar, auch am Heck

Das Wasser wurde mit Acrylgel und Farben durchscheinend auf die Grundschichten über Alufolie aufgetragen

Diese Szene besticht durch die Ausarbeitung des ablaufenden Wassers aus Kanten und Flutschlitzen

*ModellFan 4/2020 zeigt, wie dieses originelle Diorama gelingt*



**UNVERZICHTBAR: Kreiselkompass an Bord eines Kriegsschiffes der Reichsmarine; Aufnahme von einem Flottenmanöver bei Pillau**
Foto: SZ-Photo/dpa/ap

**Der Kreiselkompass: Vom Richtungshalter zum Präzisionsinstrument**

# Er sucht und findet

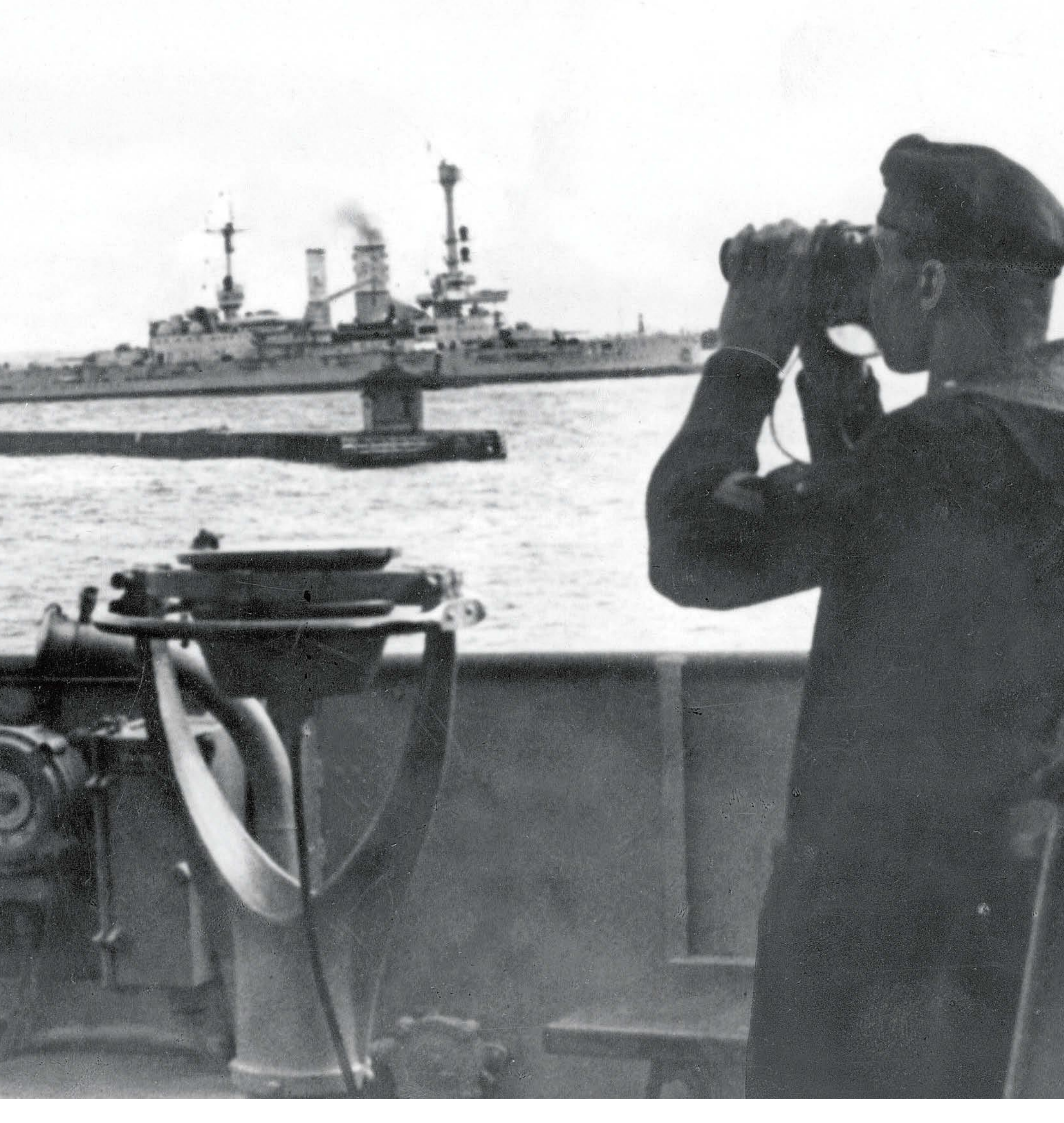
**Hermann Anschütz-Kaempfe war eigentlich Kunsthistoriker – und Vater der modernen Navigation. Mit seinem nordsuchenden, parallel zur Rotationsachse der Erde orientierenden Kompass war ein entscheidender Schritt getan**

Von Peter H. Block

Zur Zeit der Kaiserlichen Marine soll ein zu Besuch an Bord weilender Infanterie-Offizier den Navigationsoffizier des Schiffes gefragt haben: „Sagen Sie, Herr Kamerad, wie finden Sie denn auf See von einem Hafen zum anderen?" Antwort: „Also, da haben wir zunächst mal die Seekarten …" Darauf der Infanterist: „Ach so, Sie haben Karten. Na, dann ist ja alles klar." Schön wär's ja. Aber um auch auf See von einem Punkt zum anderen zu kommen, braucht man zumindest noch einen Kompass.

Diesen magnetischen Richtungsanzeiger, der stets in Nord-Süd-Richtung weist, brachten die Kreuzfahrer von den Arabern mit nach Europa, wo ihn die Seefahrer verbesserten und als Navigationshilfe einsetzten. Sie übertrugen die Himmelsrichtungen auf eine Scheibe und setzten eine Magnetnadel darüber. Da die Nadel sich frei über die Scheibe drehen konnte, nannten sie das Instrument Kompass (abgeleitet vom italienischen *compassare* = ringsum abschreiten).

Aber der erste wirklich gebrauchsfähige Schiffskompass kam erst im 13. Jahrhundert. Da legte man die Scheibe – die Strichrose – auf die kardanisch aufgehängte Magnetnadel und verband sie mit ihr. So konnte man bei einer Drehung des Schiffes sofort die neue Richtung ablesen, da die Nadel und



somit auch die Strichrose ihre ruhige Lage beibehielten. Das Schiff drehte sich also, der Kompass nicht.

Auf dieser Grundstruktur ist der Schiffskompass bis heute aufgebaut, nur dass nicht mehr eine Magnetnadel die Strich- oder Kompassrose mit ihrer Grad- und Stricheinteilung in Nord-Süd-Richtung hält, sondern unter der Rose angebrachte Magnetstäbe. Der Rudergänger steuert nach dem im Kompasskessel parallel zur Längsachse des Schiffes angebrachten Steuerstrich, der sich mit dem Kurs des Schiffes über die Gradeinteilung der Rose bewegt.

## Problem: magnetischer Nordpol

Aber ein Magnetkompass hat auch seine Tücken. Er stellt sich auf den magnetischen Nordpol ein, der mit dem geografischen an den meisten Orten der Welt nicht übereinstimmt. Außerdem können Kompassabweichungen durch das an Bord befindliche Eisen auftreten – ein gravierendes Problem gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als man überwiegend Eisen im Schiffbau verwendete. Die Kompassrose spielte verrückt, und mit der unsicheren Navigation sank zwangsläufig der Gefechtswert eines Kriegsschiffes, sodass die Beseitigung derartiger Kompassfehler für den Nautiker absolute Priorität hatte.

Am besten, man verzichtete ganz auf den Magnetismus. Aber wie? Eine erste Antwort kam von dem französischen Physiker Leon Foucault. Er hatte sich schon 1852 mit dem Gedanken beschäftigt, schnell laufende Kreisel zur Richtungsanzeige zu nutzen. Foucault fand heraus, dass solch ein Kreisel, der sich – unbeeinflusst durch die Schwerkraft der Erde – in zwei Dimensionen oder Freiheitsgraden frei bewegen kann, infolge seiner Eigen- und der Erdrotation bestrebt ist, seine Achse parallel zur Erdachse zu stellen. Er baute einen auf dieser Grundlage basierenden Kreiselapparat und nannte ihn Gyroskop (vom griechischen *gyros* = rund, Kreis).

## Wissenschaftlich erforscht

Auch Werner von Siemens befasste sich mit den Möglichkeiten einer Richtungsanzeige nach dem Kreiselprinzip, denn mit der wachsenden und zu elektrifizierenden Handelsflotte und dem geplanten Flottenbauprogramm der Marine winkte dem Elektrokonzern Siemens & Halske ein großes Absatzfeld. Aber zu jener Zeit waren noch nicht die technischen Mittel vorhanden, um einen Kreisel auf die erforderlichen hohen Umdrehungszahlen (U) von etwa 20.000 U/min zu bringen. Denn diese hohen Drehzahlen sowie die Masse des Kreiselkörpers sind eben auch entscheidend für das Ausrichten nach Norden und das Halten des Systems in der Nord-Süd-Achse. Und hier kam Anschütz ins Spiel. Der am 3. Oktober 1872 in Zweibrücken geborene Hermann Anschütz studierte zunächst Medizin, brach das Studium jedoch ab und wandte sich, beeinflusst von dem österreichischen Kunsthistoriker Dr. Kaempfe, der Kunstgeschichte zu und wurde auch mit einer Dissertation über die venezianischen Maler des 16. Jahrhunderts promoviert.

Nach dem Tod von Anschütz' Vater adoptierte Dr. Kaempfe den jungen Hermann, der sich von nun an Anschütz-Kaempfe nannte und nach Kaempfes Ableben dessen beträchtliches Vermögen erbte. Auf der Suche nach einer Aufgabe geriet Anschütz-Kaempfe an den österreichischen Polarforscher Julius von Prayer und lernte den italienischen Polarforscher Kapitän Cagni kennen, der für 1899 eine Expedition vorbereitete und Anschütz anbot, bis zum Franz-Josefs-Land daran teilzunehmen.

## Kreiseltheorie!

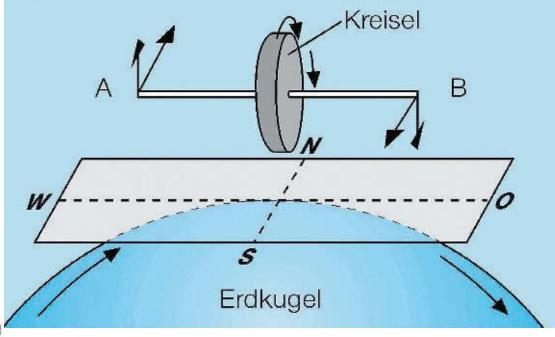
Auf dieser Reise erlebte Anschütz die Tücken der Navigation; er erlebte die Unzulänglichkeiten des Magnetkompasses, wie sie sich in der Nähe des Pols eindeutig darstellten, und fragte sich, ob denn mit diesem Kompass und dazu auf einem stählernen Schiff in diesen Breiten eine zuverlässige Navigation überhaupt möglich sei.

**WEGBEREITER: Der französische Physiker Jean Foucault (1819–1868) fand eine Möglichkeit für Kreise, die unabhängig von der Schwerkraft der Erde arbeiteten** Foto: picture-alliance/united archives



**ERFINDER: Der deutsche Wissenschaftler Hermann Anschütz-Kaempfe ließ sich bei seinen Forschungen von Albert Einstein inspirieren, zu dem er gute Kontakte unterhielt** Foto: picture-alliance/akg-images

Auf der Suche nach einer Alternative stieß er auf den Kreisel und wandte sich an den Leiter des Physikalischen Instituts der Technischen Hochschule München, um Näheres über den Stand der Kreiseltechnik zu erfahren. Er hörte aber nichts Definitives, sondern bekam lediglich ein mechanisch angetriebenes Kreiselmodell zu sehen. Also forschte er selbst nach, studierte die Kreiseltheorien Foucaults und ließ sich einen elektrisch angetriebenen Kreisel mit drei Freiheitsgraden herstellen. Das war um die Jahrhundertwende schon möglich.

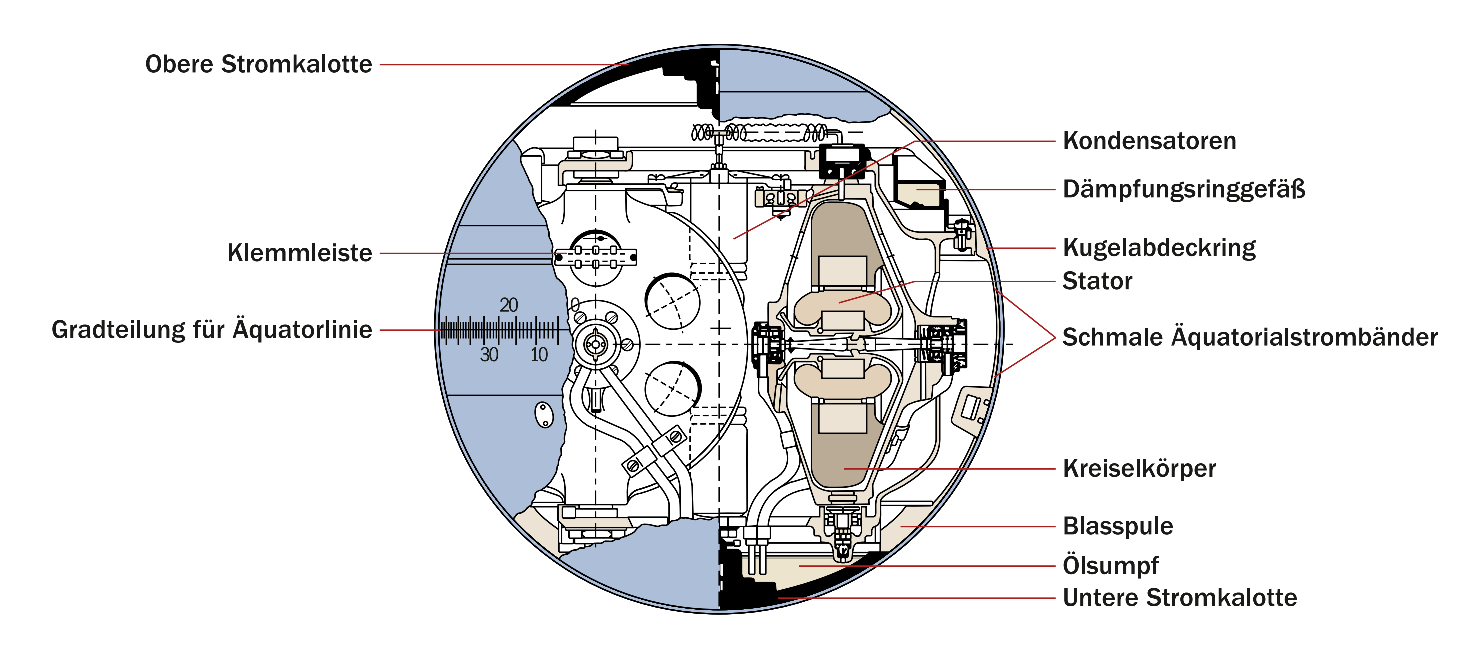



**EINFACH GENIAL: Das Prinzip des Kreiselkompasses beruht auf Erhalt des Drehimpulses, also der Größe, die sich aus der Masse und der Geschwindigkeit eines Körpers ergibt** Foto: picture-alliance/dpa

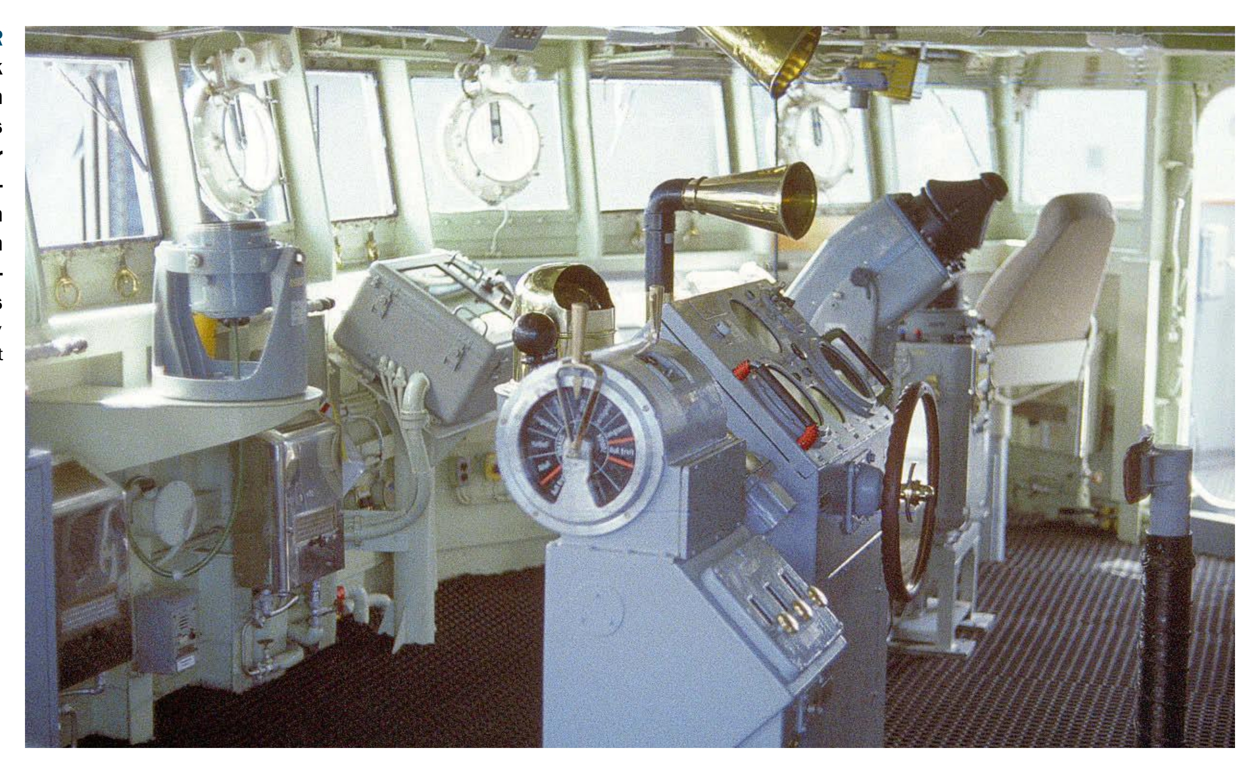
# KREISELKOMPASS

Libelle
Zentrierkugel des Getriebekastens
360°-Rose
Azimutzahnrad
Kupplungsarm
Fenster
Bürstenhalter
Temperaturregler
Schleifringträger
Tragplatte
Gummistreifen
Innerer Kardanring
Äußerer Kardanring
Fenster am Tragflüssigkeitsbehälter
Ablesespiegel
Spiegelbeleuchtung
Stabthermostat
Tragflüssigkeitsbehälter
Klemmleisten für Schiffskabel
Ventilator
Ventilatormotor

Fenster für Kompassrosenbetrachtung
10°-Rose
Beleuchtung für Kompassrosen
Kompasshaube
Antriebszahnrad
Nachdrehempfänger
Spinnbein
Obere Stromkalotte
Obere Hüllkugelschale
Schmale äquatoriale Strombänder
Kreiselkugel
Untere Hüllkugelschale
Abdeckblech
Untere Stromkalotte
Kompassfußgehäuse
Kompassfuß




Grafik: Anneli Nau



**ZERSTÖRER *MÖLDERS*: Blick auf die Station des Rudergängers mit Sprachrohr und Maschinentelegraf, vor den Brückenfenstern ein Kreiselkompass**
Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Anschütz experimentierte. Er wollte herausfinden, wie der Kreisel die eingestellte Richtung relativ zum Meridian beibehielt und ein gleichbleibendes Azimut erzeugte, den Winkel zwischen dem Himmelsmeridian und dem Vertikalkreis eines Gestirns. Im Frühjahr 1903 fertigte er sein drittes Kreiselmodell, von dem auch die Kaiserliche Marine erfuhr. Navigationsexperten sahen sich die Sache an und schlugen Anschütz vor, sein Gerät in Kiel zu erläutern und an Bord eines Schiffes auf See zu erproben.

## Es wird offiziell

Anschütz folgte der Einladung in die Kaiserliche Marineakademie und referierte dort am 21. Januar 1904 vor einer großen Anzahl hoher Offiziere über seinen Kreisel-Richtungshalter und seine Nutzung für die Navigation. Er stieß auf aufmerksame Zuhörer und konnte befriedigt feststellen, dass die Marine sich zunehmend für seinen Kreiselapparat interessierte.

Dem folgte am 11. März 1903 die Seeerprobung an Bord des Hafendampfers Schleswig auf der Kieler Außenförde, bei der das Vorführmodell auch ein stabiles Kursverhalten zeigte. Aber wie war das auf See, zumal unter Gefechtsbedingungen? Hier stellte die Marine den Kleinen Kreuzer *Undine* zur Verfügung, und Anschütz musste feststellen, dass sich sein Kreiselapparat zwar vom Kaliberschießen unbeeindruckt zeigte, aber äußerst empfindlich auf die Stampf- und Schlingerbewegungen des Kreuzers reagierte. Also war der Richtungshalter in dieser Form für den Bordbetrieb nicht brauchbar. Anschütz meldete ihn dennoch zum Patent an, das man ihm auch am 27. März 1904 erteilte. Unverdrossen arbeitete er weiter an der Lösung des erkannten Problems, nämlich: Sein Richtungshalter mit drei Freiheitsgraden konnte bestenfalls eine einmal eingestellte Richtung auf eine begrenzte Zeit beibehalten, war aber selbst nicht in der Lage,

## IST DIE LÖSUNG GEFUNDEN?

Admiral Alfred von Tirpitz ließ einen Dauertest mit dem Einkreiselkompass durchführen: Auf dem Linienschiff *Deutschland* arbeitete das Instrument einwandfrei und mit hoher Qualität

diese Richtung von sich aus aufzusuchen, und konnte demzufolge auch nicht zu ihr zurückkehren, sollte er sie einmal verloren haben. Eine mögliche Lösung sah er in einer Kreiselkonstruktion mit nur zwei Freiheitsgraden, an der er besonders effektiv arbeiten konnte, als er im September 1905 seine eigene Firma Anschütz & Co. gründete.

Unterstützt von seinen wenigen Mitarbeitern, arbeitete er fieberhaft daran, die störenden Schiffsbewegungen auf den Kreisel aufzuheben beziehungsweise zu minimieren. Als Ergebnis seiner schöpferischen Ungeduld präsentierte Anschütz am 27. Februar 1907 dem Physikalischen Colloquium der Universität Kiel seinen neuen Richtungshalter mit zwei Freiheitsgraden, den er „Kompassersatz für eiserne Schiffe“ nannte und dessen Wirkungsweise er dem erlesenen Auditorium auch praktisch vorführte.

Während seine Firma zusehends expandierte, richtete Anschütz seine Aufmerksamkeit darauf, den Kreiselantrieb vom Gleichstrom- zum Drehstrommotor umzusetzen; denn je höher die Umdrehungszahlen des Kreisels, desto präziser auch seine Ausrichtung nach Nord und das Halten des Systems in der Nord-Süd-Achse.

Es folgten unzählige Einzelversuche, an deren Abschluss ein Einkreiselkompass mit einem Drehstrom-Asynchronmotor stand, der den Kreisel mit 20.000 Umdrehungen rotieren ließ. Sofort eingeleitete Borderprobungen brachten durchweg positive Berichte, sodass Admiral von Tirpitz einen vierwöchigen Dauertest auf dem Linienschiff *Deutschland* veranlasste. In diesen vier Wochen lief der Kreisel mit mehr als einer Milliarde Umdrehungen einwandfrei und mit hervorragender Anzeigegenauigkeit.

## Gut, aber …

Auf Anregung der Marine entwickelte Anschütz dazu die elektrische Fernübertragung der Kompassanzeige, wobei der Kreiselkompass – der Mutterkompass – an geschützter Stelle im Schiff stand und von ihm aus die Anzeigen über Kabel an die an allen wichtigen Stellen an Bord angebrachten Kompasstöchter übermittelt wurden. Auf diese Weise trug Anschütz’ Erfindung im Verein mit der Fahrtmessanlage wesentlich dazu bei, die

Feuerleittechnik in den Rechengeräten der Schiffsartillerie und der Torpedowaffe zu verfeinern.

Aber es gab auch Rückschläge in Form von Berichten über Fehlweisungen, die sich bei heftigem Schlingern einstellten. Die Lösung des Problems fanden Anschütz und sein Vetter und Mitarbeiter Max Schuler in einer Mehrkreiselanordnung, die diesen Schlingerfehler beseitigte. Diese Mehrkreiselkonstruktion, nämlich einen Dreikreiselkompass, testete man im Juni 1912 auf dem Schlachtkreuzer *Moltke*, wo sie sofort ihre Überlegenheit gegenüber dem Einkreiselkompass zeigte.

## ... auch mit Schwächen

Damit hatten Anschütz und seine Mitarbeiter innerhalb von zehn Jahren ein zuverlässiges und von magnetischen Einflüssen unabhängiges Navigationsinstrument geschaffen – zumindest für die größeren Schiffe. Bei kleineren Schiffen wie etwa den neuen Unterseebooten, die dem hohen Wellengang der Atlantikstürme ausgesetzt waren, gab es auch weiterhin Klagen über Fehlweisungen. Ursache waren „Anstoßfehler“, bei denen das nordweisende System bei heftigem Seegang an die kardanische Aufhängung stieß. Die Lösung wäre, den Kreiselkompass reibungsfrei und unabhängig von seinem umgebenden Gehäuse unterzubringen – etwa in einer Kugel und diese dann auf einem Polster magnetischer Kraftlinien frei schwebend zu zentrieren und zu halten.

Hilfe leistete hier Albert Einstein, der 1920 bei Anschütz zu Gast war. Er schlug vor, die in einer Flüssigkeit gelagerte Kompasskugel mittels Magnetspule in der sie umschließenden Hüllkugel zu zentrieren, die zugleich die Gewichtsdifferenz zwischen beiden Kugeln ausgleichen würde. Diese „Blasspule“ genannte Magnetspule erzeugte in der Hüllkugel elektromagnetische Ströme, die von allen Seiten wirkten und so die Kompasskugel exakt zentriert in Schwebe hielten. Es war die Geburtsstunde des ab dem Jahr 1925 gefertigten und bis in die digitale Technik hinein gebräuchlichen Kugelkompasses. In seiner geschlossenen Kugel war er vor externen Störungen geschützt.

Mit diesem Spitzenprodukt der Navigation hatte sich der geniale Erfinder Hermann Anschütz-Kaempfe schließlich selbst ein Denkmal gesetzt. ⚓

**SELTENES STÜCK: Kreiselkompass der Reichsmarine, bestehend aus Bakelitgehäuse mit Alkoholfüllung sowie einer Glasabdeckung mit verschraubtem Messingring, Durchmesser 23 Zentimeter** Foto: interfoto/Hermann Historica





**ÜBERALL BEWÄHRT: Auch auf Sport- und Freizeitjachten ein notwendiges Navigationsmittel (Humphrey Bogart war übrigens begeisterter Segler)** Foto: picture-alliance

Mythos Kanonenboot *SMS Iltis*

# „Getreu bis in den Tod …“

Für den Einsatz in den überseeischen Kolonien konzipiert, ging *SMS Iltis* im Juli 1896 in einem verheerenden Taifun in der Nähe von Kap Shantung unter. Dass die Mannschaft im Angesicht des Todes das patriotische „Flaggenlied" anstimmte, verlieh dieser Tragödie eine international beachtete, fast mythologische Bedeutung

Von Dr. Winfried Mönch





**RAUBTIER: Wie die Schwesterschiffe *SMS Hyäne* und *SMS Wolf* war *Iltis*, hier auf Reede um 1890, mit zwei Dampfmaschinen ausgerüstet. Das Kanonenboot bildete die Speerspitze des Deutschen Reiches in Fernost – und sollte dort sein Schicksal finden**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**1. Stolz weht die Flagge Schwarz-Weiß-Rot**
**Von uns'rer Schiffe Mast,**
**Dem Feinde weh', der sie bedroht,**
**Der diese Farben haßt !**
**Sie flattert an der Heimat Strand**
**Im Winde hin und her**
**Und weit vom deutschen Vaterland**
**Auf sturmbewegtem Meer!**
**|: Ihr woll'n wir treu ergeben sein,**
**Getreu bis in den Tod,**
**Ihr woll'n wir unser Leben weih'n,**
**Der Flagge Schwarz-Weiß-Rot! :|**
**Hurra!**



**GUTER BRAUCH:** **Reservistenflasche der Marine und Schutztruppen um 1900 mit der ersten Strophe des „Deutschen Flaggenliedes"**
Foto: Interfoto/Hermann Historica




**BLEIBENDER EINDRUCK:** **Das untergehende Boot diente, obwohl nicht mehr viel zu sehen ist, sogar als Vorlage für diese Zeichnung**
Foto: Sammlung Mönch

Als „Kanonenboot" bezeichnete man zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Klasse kleiner, flach gehender Fahrzeuge zum Kampf in Küstengewässern. Es gehört zu den Seltsamkeiten der Seekriegsgeschichte, dass so kleine und im Verhältnis zu ihrer Größe relativ unbedeutende Fahrzeuge zugleich einen Politikstil bezeichneten, der nach wie vor in der politischen und politologischen Terminologie geläufig ist als „Kanonenbootpolitik".

Gemeint ist der Einsatz maritimer Macht beschränkten Umfangs, um mehr oder weniger berechtigte Interessen vor Ort zu wahren beziehungsweise durchzusetzen. Gleichzeitig symbolisierte das „Zeigen der Flagge" dabei immer auch den politischen Willen fremder Mächte gegenüber den lokalen Machthabern, für Ruhe und Ordnung im Allgemeinen (theoretisch) und für die Sicherheit der eigenen Staatsangehörigen (ganz konkret) in Übersee zu sorgen. „Kanonenbootpolitik" wurde zur Chiffre des imperialen Zeitalters vor Beginn des Ersten Weltkrieges. Und ein ganz wichtiger Schauplatz in diesem Zusammenhang waren die chinesischen Küstengewässer.

## Liegeplatz Shanghai

Hier war über lange Jahre hinweg auch das deutsche Kanonenboot *Iltis* im Einsatz. Shanghai war für die *Iltis* (wie für Kanonenboote anderer in China engagierter Seemächte wie Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Russland und die USA) Hauptliegeplatz und hauptsächliche Versorgungsstation. Shanghai geriet für viele Seeleute zu einem maritimen Sehnsuchtsort und zu einem verklärten Schauplatz von Nostalgie. Kommandanten von Kanonenbooten hatten immer auch die Aufgabe, über politische, vor allem auch über kriegerische Verwicklungen zu berichten.

Und die *Iltis* trat außerdem als Zeuge eines Seegefechts im Chinesisch-Japanischen Krieg von 1894/95 auf. Der Besatzung gelang es, viele chinesische Seeleute vor dem Ertrinken zu retten, nachdem die Japaner deren Schiff versenkt hatten. Verschiedene deutsche Retter erhielten als Auszeichnung dafür chinesische Orden. Die Aktion ist in China unvergessen.

Sie ist zudem Teil der intensivierten Traditionsarbeit der chinesischen Marine. Lokales Zentrum dieser Erinnerungsarbeit ist der ehemalige Kriegsschauplatz mit der Hafenstadt Wei-hai-wei. Als materieller Mittelpunkt dient der Nachbau eines während des Krieges verloren gegangenen chinesischen Schlachtschiffes.

Das Schiff war wie sein Schwesterschiff auf der Schichau-Werft in Danzig gebaut

worden, bevor Deutschland es zusammen mit einigen Torpedobooten nach China exportierte. Der Bau einer so großen Replik ist für sich schon ein bemerkenswertes Unterfangen, das neben seiner historischen Rückschau heute auch eine geschichtspolitische Perspektive eröffnet: Allen Niederlagen zum Trotz ist eine moderne chinesische Marine heute präsenter denn je.

## *SMS Iltis* soll aufklären

Nach der chinesischen Niederlage im Krieg gegen Japan schien es in den Bereich des Möglichen zu rücken, dass die imperialen Mächte das chinesische Kaiserreich nach 1895 unter sich aufteilten. Die deutsche Marine war schon lange vorher auf der Suche nach einem geeigneten Ort für einen deutschen Flottenstützpunkt in Asien gewesen. Der spätere Großadmiral Alfred von Tirpitz hatte als damaliger Chef des Ostasiatischen Geschwaders die Bucht von Kiautschou, die im südöstlichen Teil der Halbinsel Shantung liegt, als idealen Ort für eine deutsche Marinebasis identifiziert.

Um die letzten sachlichen Zweifel auszuräumen, gab Tirpitz im Juli 1896 dem Kommandanten der *Iltis*, Kapitänleutnant Braun, den Befehl, die Lage vor Ort aufzuklären und an ihn zu berichten. Weitere Maßnahmen sollten anschließend erfolgen. Das Boot lief daraufhin befehlsgemäß aus. Um ihr Ziel zu erreichen, musste die *Iltis* die Halbinsel Shantung umrunden. Niemand bemerkte, dass währenddessen schweres Wetter aufgezogen war. *SMS Iltis* fuhr, ohne es zu ahnen, direkt in einen Taifun. Das Kanonenboot hatte eine verhältnismäßig schwache Maschine und dampfte unverdrossen gegen schwere See an. Es war wohl kaum richtig auszumachen, wie viele Seemeilen man tatsächlich über Grund zurückgelegt hatte.

Landmarken waren in der Gischt nicht zu sehen. Jedenfalls geriet die *Iltis* während des Orkans viel zu nahe an die Küste von Shantung. Es war nicht mehr möglich, freizukommen. Das Schiff strandete am Flat Rocky Point unweit des Leuchtturmes „Promontory Lighthouse". Der Schiffsrumpf hielt den Belastungen durch den Seegang nicht lange stand und barst.

**DER UNTERGANG:** Auf der Position 36°54'N, 122°30'O sank das deutsche Kanonenboot und nahm 76 Mann mit in die Tiefe Foto: Sammlung Mönch

Kommandant Braun brachte nun drei „Hurras" auf den Kaiser aus, woraufhin die Besatzung ein Lied anstimmte. Im Angesicht des eigenen drohenden Seemannstodes sangen die Männer ein zu dieser Zeit in der deutschen Marine sehr populäres patriotisches Lied: das „Flaggenlied".

Nur drei Mann war es wundersamerweise gelungen, an Land zu kommen. Sie meldeten die Katastrophe dem Leuchtturmwärter, der weitere Hilfe anforderte. 76 Mann, unter ihnen der Kommandant, ertranken; manche hatten sich sogar in die Takelage gerettet.



**MARINETRADITION:** Eines ihrer Versuchsboote benannte die Kriegsmarine 1938 nach dem *Iltis*-Kommandanten Otto Braun (später M 529) Foto: Sammlung Mönch

## Internationales Interesse

Der Sturm war so heftig gewesen, dass später nur noch wenige Leichen aufzufinden waren. Schiffe des Ostasiatischen Geschwaders erschienen nun am Ort der Katastrophe. Die Überlebenden berichteten über ihre Erlebnisse. Taucher bargen verschiedene Gegenstände vom Wrack der *Iltis*, darunter die Schiffsglocke, und die 13 Überlebenden kehrten an Bord eines Dampfers nach Deutschland zurück.

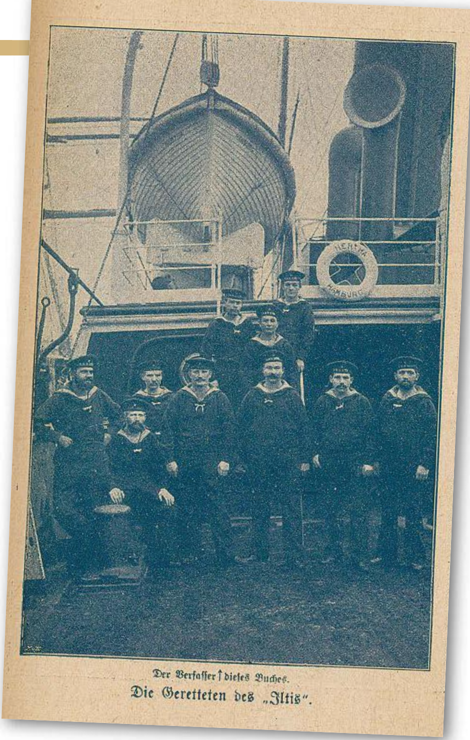
Das Medienecho war gewaltig. Die internationale und deutsche Presse berichteten ausführlich über den Untergang des deut-

schen Kanonenbootes. Besonderes Erstaunen, ja fast schon Bewunderung, löste der Bericht aus, dass die Besatzung im Angesicht des eigenen Todes das Flaggenlied angestimmt hatte.

Dies wertete man nicht nur als Ausdruck persönlichen Heldentums und heroischer Todesverachtung, sondern auch als patriotische Haltung, die den Geist der deutschen Marine mustergültig spiegele. Die „Helden" des *Iltis* gerieten zum gern zitierten Vorbild für zukünftige Generationen deutscher Seeleute. Das Flaggenlied als Hymne auf die Trikolore (schwarz-weiß-rot) des Deutschen Reiches wurde populärer denn je.

## Tirpitz wird aktiv

Im Namen der und für die Kaiserliche Marine erwarb Tirpitz nahe dem Leuchtturm Boden für die Anlage eines Friedhofes für die Toten: Er war als Grünbereich gestaltet, was in der Öde der Landschaft eine visuelle Bereicherung bedeutete. Ein Vertrag mit dem Leuchtturmwärter, der die Pflege übernahm, sollte den Bestand für die Zukunft sichern. Und in der Tat: Erst während der chinesischen Kulturrevolution der 1960er-Jahre wurde die Anlage aufgegeben. Relikte des Friedhofes sind dennoch erhalten geblieben.




**GLÜCKLICH AM LEBEN: Die Geretteten des Unglücks – die meisten von ihnen hatte man vom Wrack geborgen**
Foto: Sammlung Mönch

In Shanghai gab es unter der hier lebenden deutschen Bevölkerung schon unmittelbar nach der Katastrophe eine regelrechte Denkmalbewegung. Man schuf ein Denkmal, das mit seiner spezifischen Symbolik eines gebrochenen Mastes nicht nur für den Untergang der *Iltis* selbst, sondern auch für den Untergang eines jeden Schiffes stehen konnte. Das im November 1898 eingeweihte Artefakt überstand den Ersten Weltkrieg, in den China auf Seiten der Alliierten eingetreten war, ebenso wie die Wirren der Zwischenkriegszeit an verschiedenen Standorten in Shanghai. Es verschwand erst nach dem Zweiten Weltkrieg.

## Lage spitzt sich zu

Die Ermordung zweier deutscher Missionare in Shantung durch Chinesen bot der deutschen Reichsregierung den gesuchten Anlass, die lange schon geplante Inbesitznahme der Bucht von Kiautschou mit Tsingtau als Hauptort politisch zu „begründen". Die Ak-

**EHRENDES GEDENKEN: Blick auf den „*Iltis*-Friedhof", dessen Entstehen auf die Initiative des späteren Großadmirals Tirpitz zurückging**
Foto: Sammlung Mönch



**KÜNSTLERISCH ANSPRUCHSVOLL ARRANGIERT: Denkmal im Garten der internationalen Niederlassung in Shanghai mit einem Teil des gesplitterten Großmastes und Flagge** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

tion verlief im Dezember 1897 unblutig. Der chinesische Befehlshaber in Kiautschou ließ seine Soldaten in Erwartung eines deutschen Flottenbesuches unter das Gewehr treten. Anstelle der nun von ihm erwarteten Höflichkeits- und Ehrbezeugungen erhielt er von den Deutschen ein Ultimatum, sein Gebiet sofort zu räumen.

Er befolgte das Ansinnen in Anbetracht des deutschen Landungskorps und der auf See liegenden feuerbereiten Schiffe. In der Mentalität des 19. Jahrhunderts hatte „Eroberung" immer auch etwas mit blutigen Verlusten zu tun. Die Toten der *Iltis* traten in der populären deutschen politischen Mythologie nun dafür stellvertretend ein. Die militärische Inbesitznahme ist die eine Seite, die politische beziehungsweise symbolische die zweite. China musste 1898 Kiautschou auf 99 Jahre an das Deutsche Reich verpachten. Die brachiale deutsche Machtpolitik in China sollte den preußisch-dynastischen Glanz propagandistisch aufhellen. Ausgangspunkt war das *Iltis*-Denkmal in Shanghai. Der Bruder von Kaiser Wilhelm II., Prinz Heinrich von Preußen („Heinrich der Seefahrer"), war bei den Einweihungsfeierlichkeiten in Shanghai zugegen. Er reiste nun auch in das neue deutsche Schutzgebiet in Tsingtau.

**HISTORISCHES ZEUGNIS: Die Schiffsglocke hat überlebt und ist im Wehrgeschichtlichen Museum Rastatt zu sehen** Foto: WGM Rastatt, Inv.-Nr. 101240

Die Kaiserliche Marine konstruierte am Ende des 19. Jahrhunderts eine neue Klasse von Kanonenbooten, deren Typschiff eine neue *Iltis* werden sollte. Auch dieses Boot hatte seinen Anteil an der deutsch-chinesischen Geschichte. Die *Iltis (II)* war während des „Boxeraufstandes" 1900 im Einsatz, das heißt während des Krieges der imperialen Mächte gegen das kaiserliche China. Dort half das Kanonenboot, das Taku-Fort niederzukämpfen. Die Festungsanlagen dienten zur Sperrung des Weges nach Peking. Die Toten, die an Bord während der Kämpfe zu beklagen waren, bestattete man später auf dem *Iltis*-Friedhof.

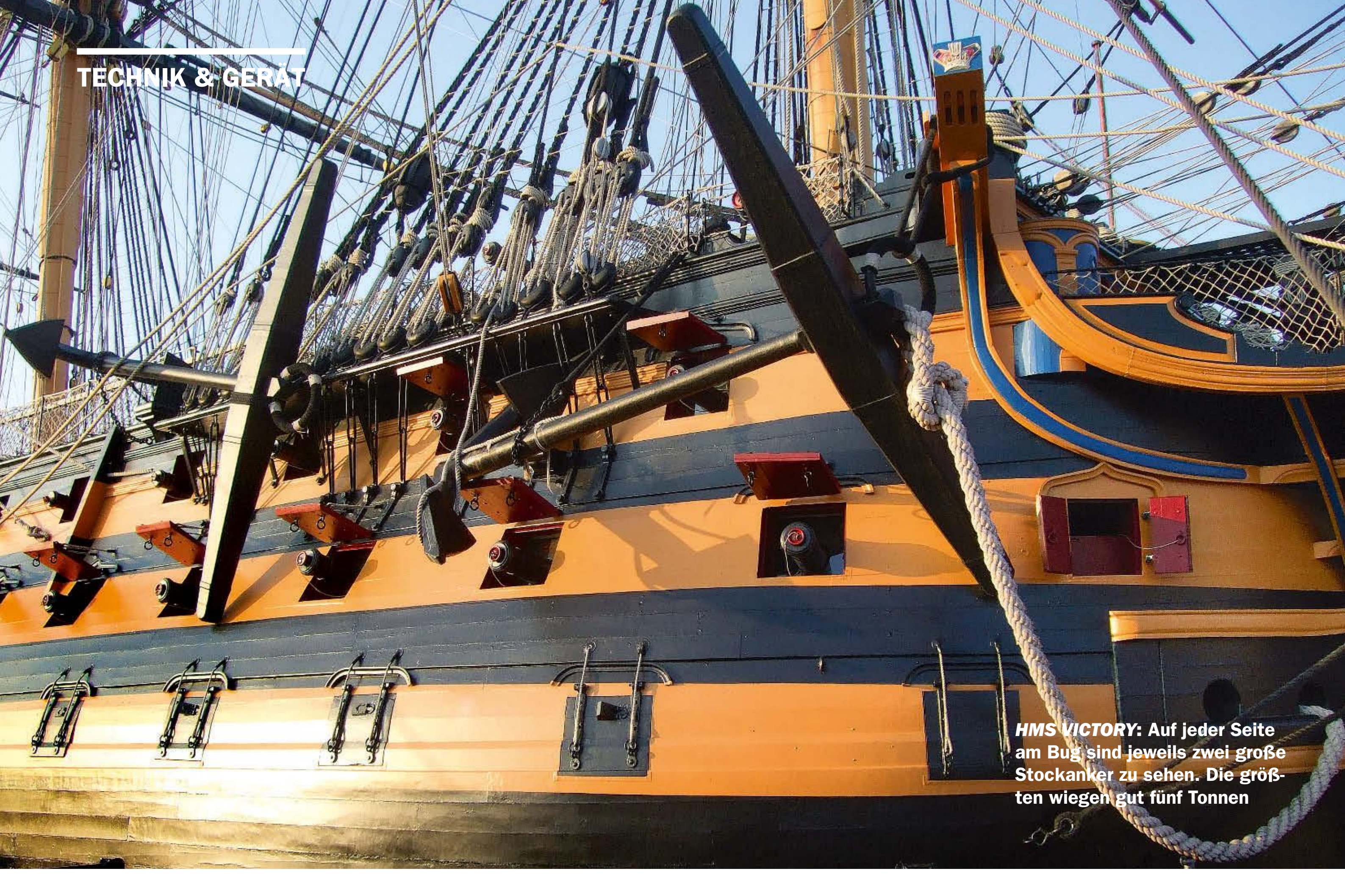
Die deutsche Kolonialherrschaft in Asien endete aber bereits zu Beginn des Ersten Weltkrieges. Nach einem japanischen Ultimatum rückten japanische Truppen von Wei-hai-wei aus über Shantung auf das inzwischen zur Seefestung ausgebaute Tsingtau vor. Die deutschen Verteidiger hatten verschiedene Verteidigungswerke nach der *Iltis* benannt. Nachdem die Japaner sie belagert hatten, musste die Festung noch im Jahr 1914 kapitulieren.

## Objekt der Propaganda

Tirpitz war sich bewusst, dass es für eine Flottenpropaganda in Deutschland eine wichtige Leerstelle zu beseitigen galt. Es gab im Deutschen Reich noch kein zentrales nationales Marinemuseum – ein Mangel, den die Marineführung mit Gründung der „Reichsmarinesammlung" in Berlin behob (es wurde 1906 eröffnet). Ein Glanzstück der Ausstellung war zweifellos die Schiffsglocke der *Iltis*.

Während des Zweiten Weltkrieges lagerte man wichtige Exponate angesichts des verstärkten alliierten Bombenkrieges aus Berlin aus. Nach dem Krieg waren etlicher dieser ausgelagerten Bestände zerstört, zerstreut oder schlicht nicht mehr auffindbar. Die *Iltis*-Glocke fand sich schließlich im fränkischen Kulmbach auf einem städtischen Bauhof wieder.

Den historischen Wert der Glocke erkannte man glücklicherweise, und so entschloss man sich 1970, das Stück als ein besonderes Exponat dem damals noch unter Führung der Bundeswehr im Aufbau befindlichen Wehrgeschichtlichen Museum in Rastatt zu überlassen. Hier befindet sich die Glocke heute in der Dauerausstellung im Südflügel des Residenzschlosses. ⚓



***HMS VICTORY*: Auf jeder Seite am Bug sind jeweils zwei große Stockanker zu sehen. Die größten wiegen gut fünf Tonnen**

Arbeitsintensiv und riskant

# „Anker auf!“

**Bei diesem Ruf geriet das Schiffsvolk in Bewegung. Früher mehr als heute, wo zwei Mann genügen, bestenfalls sogar nur einer. Doch noch Ende des 19. Jahrhunderts war „Ankerhieven“ auf einem Segelschiff eine mühsame, teils auch gefährliche Arbeit** Von Olaf Rahardt

Erst mit dem Aufkommen der Patentanker und des Dampfantriebs für das Ankerspill vereinfachte sich der Vorgang des Ankerlichtens erheblich. Bis dahin war es über mehrere Jahrhunderte eine Knochenarbeit. Im Zeitalter der Segelschifffahrt kamen an Bord vor allem große Stockanker zum Einsatz, dann führte ein Seeschiff mehrere Anker unterschiedlicher Größe mit. Die größten hatten gewaltige Dimensionen und wogen ganze vier bis fünf Tonnen (siehe *Schiff Classic* 1-2020).

In Ruheposition waren die Anker außen am Bug gelagert und verzurrt. Beim Ausbringen löste man die Befestigungen, und die Schwerkraft half schließlich, den Anker ins Wasser zu bringen.

## Heißtau und Kabelgat

Zum Ankerlichten auf einem großen Kriegsschiff musste ein Großteil der Besatzung an das Gangspill, um damit das Ankertau aus dem Wasser zu hieven. Dabei legten die Seeleute nicht das Ankertau selbst um die Spillachse, sondern vielmehr ein dünneres Endlostau, das im Bug umgelenkt und auf seinem Weg nach achtern zum Spill über mehrere Meter parallel am Ankertau angebändselt wurde.

Während dieses auch als „Kabelar“ bezeichnete Heißtau fortlaufend seine Runden machte, legte man in dem Moment, wenn das Ankertau binnenbords erreichbar war, einen Knoten um beide, um diese aneinanderzupressen. Möglichst viele solcher Knoten hielten Heißtau und Ankertau parallel nebeneinender fest, bis sie der Weg nach achtern über das Luk zum Kabelgat führte.

Hier wurden die Knoten gelöst, das Ankertau verschwand im Kabelgat und das Heißtau ging erneut zum Spill, umrundete dessen Schaft mit mehreren Wicklungen und setzte seine Bewegung nach vorn zum Bug fort, um dann von hier aus wiederum mit dem streckenweise angebändselten Ankertau nach achtern geholt zu werden. Auf diese Weise bewegte sich das Ankertau innerhalb des Schiffes von der Klüse bis zum Kabelgat. Erst mit Einführung von Ankerketten und verbesserten Spillmechaniken, etwa ab Mitte des 19. Jahrhunderts, änderte sich dies.

Das Gangspill einer Fregatte ging beispielsweise durch zwei Decks und hatte dort jeweils einen Spillkopf, in den man die sogenannten Spillspaken steckte. An jeder dieser Stangen konnten bis zu zehn Mann Platz fin-

**AUF *SMS CHARLOTTE*: Die Buganker liegen in Ruheposition auf der Back, darüber zwei Kattdavids (dunklere Farbe); August 1900 im Trockendock in Kiel**

Alle Fotos: Olaf Rahardt



**SMS STEIN, UM 1900: Der Anker unter dem Kattdavid wird gerade gefischt. Dazu ist ein Seemann auf den Stock geklettert. Rechts im Bild zwei Ankerablagen (Schweinsrücken). Im Bild rechts hängt der Anker unter dem Kattdavid, Besatzungsmitglieder stehen bereit, um ihn danach an Deck zu hieven**



den, um mit vereinten Kräften das Spill zu bewegen. Dazu kamen zahlreiche Männer, die immer wieder die Knoten um Heißtau und Ankertau legten.

War der Anker an der Wasseroberfläche, hing dessen Ring bestenfalls außen vor der Ankerklüse des Schiffes, der Rest des Ankers senkrecht darunter im Wasser. Um ihn in seine Ruheposition längsseit der Bordwand, an den Rüsten der Fockwanten oder, wie später üblich, auf sogenannten Schweinsrücken auf der Back abzulegen, war es noch ein hartes Stück Arbeit. Zum Hieven des Ankers pickte man den Haken einer Talje in den Ankerring ein – das sogenannte Katten und das darauffolgende Ankerfischen.

## Taljen, Rahnocken, Zurrings

Mit einem Kranbalken konnte diese Kattalje den Anker nun gänzlich aus dem Wasser heben. Um den Anker letztlich in die Waagerechte zu bekommen, war es erforderlich, dass ein Seemann weitere Taue am Ankerschaft und dessen Armen anschlug. Taljen von den Rahnocken kommend, ermöglichten das endgültige Ablegen des Ankers. Abschließend machten ihn die Seeleute mit Zurrings seefest.

Dieser Ablauf im Handhaben der Stockanker gestaltete sich je nach Größe und Ausstattung eines jeweiligen Schiffes zwar unterschiedlich. Das Grundmuster blieb aber selbst nach Einführung einiger technischer Verbesserungen prinzipiell dasselbe. Bedenkt man, dass auch bei bei den größten Linienschiffen alles ausschließlich mit Muskelkraft, Geschick und Mut bewerkstelligt werden musste, verlangen uns diese Leistungen heute noch größten Repekt ab. ⚓

JAPANISCHE FLUGZEUGTRÄGER WIEDERENTDECKT

# Zeugen der Vergangenheit

**Das privat geführte US-amerikanische Forschungsschiff *R/V Petrel* fand im Oktober 2019 zwei japanische Flugzeugträger, die im Verlauf der Schlacht bei Midway (4. bis 7. Juni 1942) untergingen: *Kaga* und *Akagi*. Während alle Welt auf Fotos von den Wracks wartet, hier zunächst die Geschichte der damaligen Katastrophe**

Von Sidney E. Dean



**AUFGEHENDE SONNE?** Unter der kaiserlich-japanischen Flagge gingen in der Schlacht um Midway vier Flugzeugträger verloren Foto: Interfoto/Danita Delimont/Walter Bibikow

**EINDRUCKSVOLL:** Dieses Diorama, das die US Navy noch während des Krieges angefertigt hatte, zeigt die Angriffe amerikanischer Bomber auf *Kaga*, *Akagi* und *Soryu* am Morgen des 4. Juni 1942 Foto: National Archives

Das Foschungsschiff *R/V Petrel* hat seit 2017 bereits 29 im Pazifik versenkte Kriegsschiffe aufgespürt. Dieses Mal suchte die Expedition gezielt nach den in der Schlacht von Midway 1942 versenkten Schiffen beider Kontrahenten. „Vorbereitung und Durchführung dieses Projekts unterschieden sich wesentlich von unseren bisherigen Einsätzen“, erklärt Expeditionsleiter Robert Kraft. „Wir hatten es dieses Mal mit einem Gefecht zu tun, das begann, während die feindlichen Verbände noch 150 Seemeilen voneinander entfernt waren. Es war ein aufwendiges Flugzeugträgergefecht, dessen Spuren über Tausende Quadratmeilen des Meeresbodens verstreut liegen.“

*Akagi* und *Kaga* sind die ersten versenkten japanischen Flugzeugträger des Zweiten Weltkriegs, deren Standort jetzt entdeckt wurde. Das erste Schiff, die *IJN Kaga*, ortete man am 6. Oktober in 5.400 Meter Tiefe. Das Wrack liegt aufrecht auf dem Kiel, weist jedoch schwerste Gefechtsschäden auf. Am 20. Oktober sichteten die Wissenschaftler *IJN Akagi* in 18 Seemeilen Entfernung zur *Kaga*. Das Wrack ist weitgehend intakt und liegt in 5.280 Meter Tiefe aufrecht auf dem Kiel. Der wesentlichste Schaden ist auf dem Flugdeck festzustellen. Eine klaffende Lücke auf dem Deck ermöglicht die Sicht auf die unteren Flugzeugdecks. Beide Schiffe sind von zahlreichen Flugzeugteilen und anderen Trümmern umgeben.



**MACHTDEMONSTRATION: *Akagi* verlässt Osaka mit Bombern vom Typ Mitsubishi B1M und B2M**
Foto: Archiv

## Eigentlich Schlachtkreuzer

Die 261 Meter lange *Akagi* („Rote Burg“) war eines der modernsten und leistungsstärksten Schiffe der japanischen Marine. Ursprünglich als Schlachtkreuzer ausgelegt, wurde sie jedoch noch vor Fertigstellung im Jahr 1927 zu einem Flugzeugträger umgebaut. Als solcher hatte das Schiff eine Verdrängung von 34.000 Tonnen, rund 7.000 Tonnen weniger als ursprünglich für den Schlachtkreuzer geplant. Das mit vier Gihon-Dampfturbinen und 19 Kampon-Boilern ausgestattete Antriebssystem brachte das nunmehr „abgespeckte“ Schiff auf 31,5 Knoten Höchstfahrt.

Die *Akagi* war erst der zweite Flugzeugträger der kaiserlichen Marine. Als erster Flugzeugträger der Welt erhielt das Schiff drei übereinanderliegenden Flugdecks. Der umfassende Umbau 1935 bis 1938 wandelte die beiden unteren Flugdecks in große Hangardecks um. Das oberste Flugdeck wurde auf 249 Meter verlängert und mit einem dritten Flugzeugaufzug versehen.

Diese Maßnahmen erlaubten das Führen einer größeren Flugstaffel (61 Flugzeuge zuzüglich 25 Reservemaschinen). Noch wichtiger war es jedoch, den Start schwererer moderner Flugzeuge zu ermöglichen, die man in den 1930er-Jahren eingeführt hatte. Zum Zeitpunkt dieses Umbaus erhielt das Schiff auch einen – für japanische Träger ungewöhnlichen – seitlich gelegenen Turm für die Brücke und die Flugleitung.

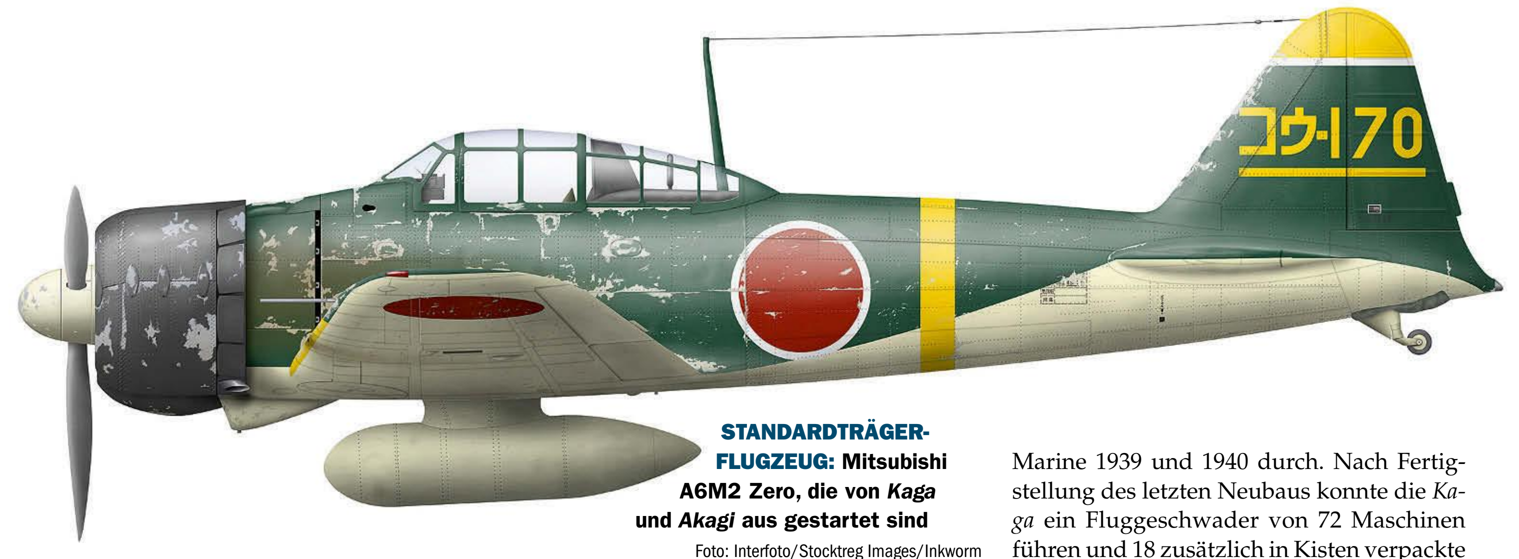



**EINE VON 18: Startklare „Zero“ vor dem Angriff auf den US-Flottenstützpunkt Pearl Harbor 1941**
Foto: US Navy National Museum of Naval Aviation

## Einsatz gegen China

Gemeinsam mit anderen Schiffen unterstützte die *Akagi* 1939 japanische Landstreitkräfte im Krieg gegen China. Im April 1941 wurde sie Flaggschiff der japanischen Flugzeugträgerkräfte unter Vizeadmiral Chuichi Naguno. In dieser Eigenschaft diente sie als Führungsposten beim Angriff auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941.

In den ersten Monaten des folgenden Jahres unterstützte die *Akagi* die japanische Einnahme von Rabaul im Salomonen-Archipel (Januar). Flugzeuge bombardierten Hafenanlagen und Flugfelder in Darwin im Norden Australiens, um das Eingreifen australischer Truppen während der japanischen Invasion Javas zu verhindern (Februar), und britische Militärstellungen auf Ceylon (April). Dazwischen machte der Flugzeugträger Jagd auf britische und US-amerikani-




**STANDARDTRÄGER-FLUGZEUG:** **Mitsubishi A6M2 Zero, die von *Kaga* und *Akagi* aus gestartet sind** Foto: Interfoto/Stocktreg Images/Inkworm

sche Kriegsschiffe im Südpazifik und im Indischen Ozean.

Die 250 Meter lange *IJN Kaga* hatte eine Verdrängung von 38.000 Tonnen. Ursprünglich 1920 als Schlachtschiff auf Kiel gelegt, wurde die *Kaga* – wie die *Akagi* – aufgrund der Tonnagebegrenzungen des 1922 vereinbarten Washingtoner Seerüstungsabkommens letztendlich als Flugzeugträger ausgerichtet, auch mit drei Flugdecks gebaut und 1928 in Dienst gestellt. Beide Schiffe waren weltweit die einzigen Flugzeugträger mit diesem Entwurf, der den Zweck hatte, mehrere Flugzeuge fast gleichzeitig starten zu lassen.

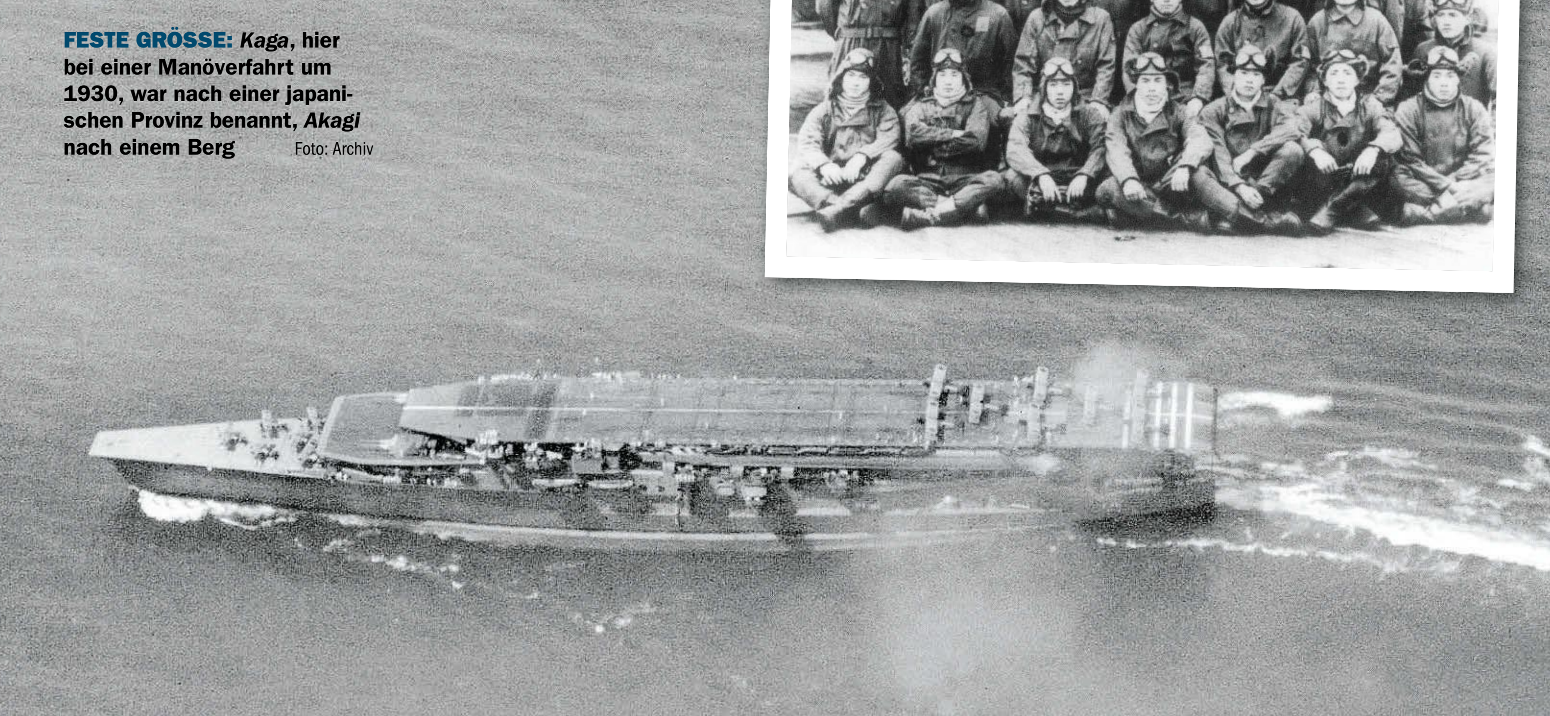
Allerdings stellte die Marine schnell fest, dass dieses Konzept nicht mit dem rasanten Fortschritt beim Flugzeugbau kompatibel war. Das Schiff musste folglich 1932 bis 1935 modernisiert werden, um schwerere Flugzeuge mitzuführen. Wie auf der *Akagi* funktionierten die Konstrukteure die beiden unteren Flugdecks zum Hangardeck um. Ein Steuerbord gelegener Kommandoturm kam ebenfalls hinzu, außerdem verstärkte man das Antriebssystem, um eine Höchstfahrt von 28 Knoten zu erreichen. Einen zweiten Modernisierungsschub führte die japanische Marine 1939 und 1940 durch. Nach Fertigstellung des letzten Neubaus konnte die *Kaga* ein Fluggeschwader von 72 Maschinen führen und 18 zusätzlich in Kisten verpackte Reserveflugzeuge unterbringen.

## Stärken und Schwächen

Der Träger zeigte allerdings einige Schwachstellen. So blieben die Flugbenzintanks direkt im Schiffsrumpf integriert. Dies hatte zur Folge, dass sich die Erschütterung durch Bombentreffer direkt auf die Tanks übertrug, die hierdurch während des Gefechts leck-



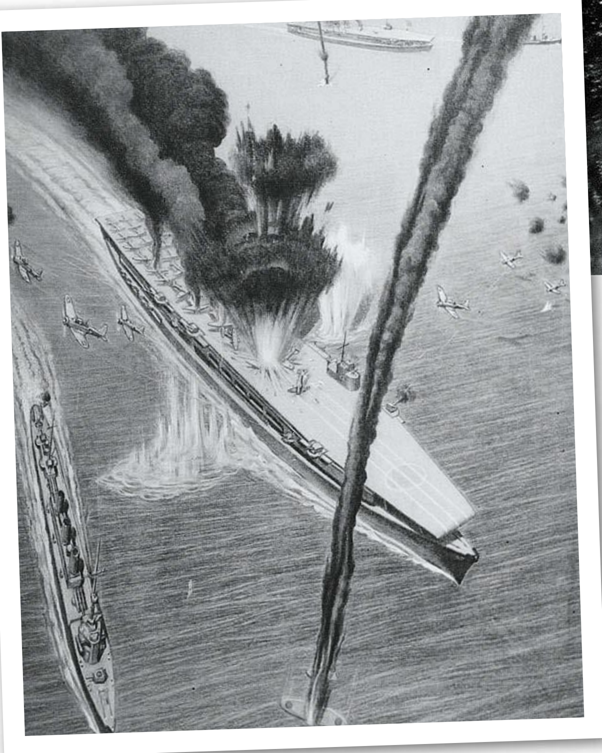
**FÜR DEN KAISER:** **Stolze Besatzungen von auf *Kaga* eingesetzten Torpedo- und Horizontalbombern vom Typ Nakajima B5N** Foto: Archiv



**FESTE GRÖSSE:** ***Kaga*, hier bei einer Manöverfahrt um 1930, war nach einer japanischen Provinz benannt, *Akagi* nach einem Berg** Foto: Archiv

**KEIN ENTKOMMEN:** Kurs von *Akagi* und dem Begleitzerstörer *Nowaki* unter den Bomben von B-17-Maschinen Flying Fortress kurz nach 8 Uhr des 4. Juni 1942
Foto: Naval History and Heritage Command

**KÜNSTLERISCHE SICHT:** Angriffsszene aus der berühmten Seeluftschlacht, die sich fest in das historische Gedächtnis beider Länder eingebrannt hat
Foto: National Archives



schlagen konnten. Eine weitere Brandgefahr waren angesammelte Treibstoffdämpfe in den schlecht belüfteten Hangardecks. Die Brandbekämpfungsanlagen sollten sich im Ernstfall ebenfalls als völlig unzureichend erweisen.

Im Verlauf der 1930er-Jahre zog die Marineführung die *Kaga* – gemeinsam mit anderen Flugzeugträgern – intensiv heran, um die japanische Invasion Chinas zu unterstützen. Die Lehren aus diesem Einsatz flossen in die Entwicklung der japanischen Flottendoktrin ein, die fortan den Einsatz von Flugzeugträgern in größeren, schlagkräftigen Verbänden festschrieb. Diese Doktrin kam später bei den Offensiven gegen Pearl Harbor und Midway zum Tragen, als die japanische Offensivkomponente unter anderem jeweils sechs Flugzeugträger umfasste.

Die *Kaga* zählte im April 1941 zur ersten Trägerdivision und fuhr als Begleitschiff des Flaggschiffs *IJN Akagi*. Sie nahm ab diesem Zeitpunkt an den gleichen Einsätzen wie die *Akagi* teil, mit Ausnahme des Angriffs auf Ceylon. Nach dem Auflaufen auf ein Riff verbrachte das Schiff ab dem 27. März 1942 fünf Wochen in Japan auf der Werft, um Schäden beheben zu lassen. *Kaga* kehrte Anfang Mai wieder zur Flotte zurück – genau rechtzeitig, um an der geplanten Offensive gegen die US-amerikanische Festung auf Midway-Atoll teilzunehmen.

## Entscheidung 1942

Bei der Schlacht von Midway bildeten *Akagi* und *Kaga* die erste Flugzeugträgerdivision. Beide Schiffe führten im Rahmen dieses Einsatzes rund 60 Flugzeuge an Bord. Während Aufklärer der US Navy die japanische Flotte bereits am Vorabend gesichtet hatten, erfuhr Admiral Nagano erst gegen 8 Uhr früh am 4. Juni die Position der US-Träger. Im Verlauf des Morgens griffen landgestützte Bomber aus Midway und trägergestützte Torpedobomber die japanischen Schiffe an. Die Attacken richteten zwar keinen Schaden an, schwächten die japanische Flugabwehr aber erheblich. Als drei Wellen trägergestützter US-Navy-Sturzkampfbomber kurz nach 10 Uhr am Horizont erschienen, waren die japanischen Abfangjäger nicht in Position.

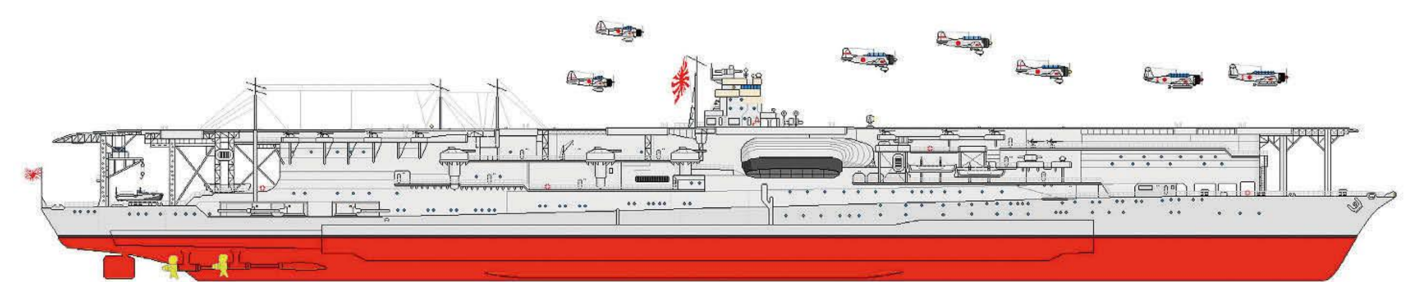
Gegen 10:20 Uhr griffen zwei Wellen mit insgesamt 30 Sturzkampfbombern vom Typ SBD Dauntless des Trägers *USS Enterprise* die *Kaga* an. Vier oder fünf Bomber erzielten Volltreffer auf das mit startbereiten Flugzeugen besetzte Deck der *Kaga*. Die Bomben lösten eine Kettenreaktion aus. Ein vollbetanktes und bewaffnetes Flugzeug nach dem anderen explodierte. Innerhalb von sechs Minuten brannte das gesamte Flugdeck vom Bug bis zum Heck. Anschließend erzielte das U-Boot *USS Nautilus* zwei Torpedotreffer auf dem schwer angeschlagenen japanischen Träger. Als die erste Bombe in Nähe der Brücke einschlug und verheerende Schäden im Befehlszentrum anrichtete, kamen mehr als 800 Besatzungsmitglieder ums Leben, darunter alle Führungsoffiziere.

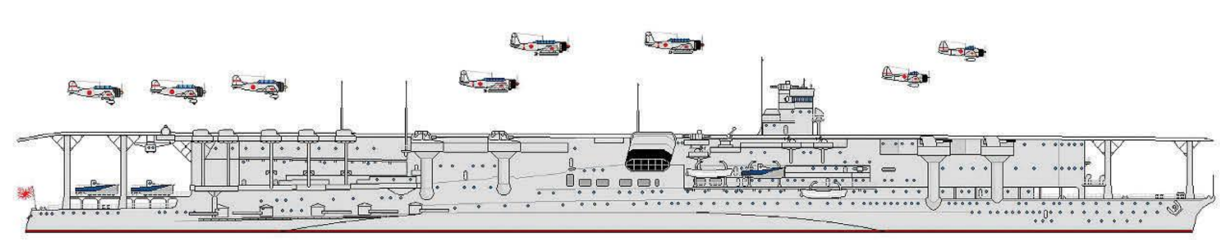
Nicht alle US-Flugzeuge hatten ihre tödliche Fracht abgeworfen. Die noch bewaffneten Einheiten flogen nun die *Akagi* an. Eine einzige 1.000-Pfund-Bombe traf das Schiff, doch reichte dieser eine Treffer aus, um das Ziel außer Gefecht zu setzen. Die Bombe durchschlug das Deck in Nähe des mittschiffs gelegenen Flugzeugaufzugs. Sie detonierte auf dem darunter liegenden Flugzeugdeck, inmitten der bereits vollbetankten und mit Torpedos beladenen Maschinen.

## Träger nicht zu retten

„Das schreckliche Heulen der Sturzkampfflugzeuge drang zuerst an mein Ohr, gefolgt von dem explosiven Aufschlag eines direkten Treffers“, erinnerte sich Mitsuo Fuchida, Kommandant der *Akagi*. „Ich schaute mich um und war entsetzt vom Ausmaß des Schadens, der binnen Sekunden angerichtet wurde. Ich konnte die Tränen nicht zurückhalten, als ich zusah, wie sich das Feuer ausbreitete.“ Kapitän Fuchida ordnete die Evakuierung des Schiffes an. Für 267 Mann kam der Befehl zu spät.

Der japanischen Führung wurde klar: Weder *Kaga* noch *Akagi* sind zu retten! Um zu verhindern, dass die Träger in feindliche





**FORSCHUNGS-OBJEKTE:** ***Akagi*** **(oben) und** ***Kaga*** **im Ausrüstungszustand von 1942. Von Unterwasserfotos erhoffen sich die Wissenschaftler neue Erkenntnisse**
Foto: picture-alliance/CPA media

Hände fielen, ordnete Vizeadmiral Nagumo am Abend des 4. Juni an, beide Schiffe durch japanische Zerstörer zu torpedieren. Kurz vor Morgengrauen am 5. Juni sanken dann *IJN Akagi* und *IJN Kaga*, von letzten internen Explosionen erschüttert.

## Kriegsgräber als Mahnung

Die Schiffe wurden nach dem Auffinden zu Kriegsgräbern deklariert; die genauen Koordinaten sind nur den japanischen und den US-amerikanischen Streitkräften bekannt, um die Totenruhe zu wahren. „Man liest über die Gefechte, wir wissen, was passierte. Doch wenn man diese Wracks am Meeresboden sieht, dann erkennt man die wahren Kosten des Krieges", erklärte Frank Thompson, Historiker des US Naval History and Heritage Command in Washington. „Man wird demütig, wenn man die Videoaufnahmen der Wracks sieht und begreift, dass man auf Kriegsgräber schaut", sagte Thompson, der als Vertreter der US Navy an Bord von *R/V Petrel* fuhr.

Das Forschungsschiff setzt derweil die Suche fort. Bei Midway gingen insgesamt fünf japanische Schiffe, darunter vier Flugzeugträger, unter sowie zwei US-amerikanische Schiffe. Im gesamten Pazifikraum wurden im Zweiten Weltkrieg Hunderte Schiffe versenkt. Es bleibt also noch viel zu tun, bis das Meer sämtliche Geheimnisse der Vergangenheit preisgibt. ⚓

DGSM BEI DER „BOOT“

# Wir begrüßen 18 neue Mitglieder!




Blick auf den DGSM-Stand bei der Messe „boot 2020“ in Düsseldorf Foto: Ronald Hopp

Auch in diesem Jahr nahm die Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte wieder als Aussteller an der Messe „boot“ in Düsseldorf teil. Die DGSM war als einzige schifffahrtshistorische Gesellschaft von der Messeleitung zur Teilnahme eingeladen worden und belegte vom 18. bis 26. Januar einen über 60 Quadratmeter großen Stand in Halle 14.

Mit mehr als 1.900 Ausstellern aus insgesamt 71 Ländern, die insgesamt 17 Messehallen mit einer Grundfläche von über 230.000 Quadratmetern belegten, war die Messe wieder die größte ihrer Art. Mehr als 250.000 Messebesucher reisten aus 106 Ländern nach Düsseldorf, um sich über das umfassende Angebot zu informieren. Un mehr als 1.000 fanden an den neun Messetagen den Weg zu unserem Stand und ließen sich über den Geist, die Ziele und die Veranstaltungen unserer Gesellschaft informieren.

Das in diesem Jahr aus insgesamt 18 Mitgliedern bestehende Organisationsteam der Regionalgruppe NRW konnte auf die Erfahrungen aus den Vorjahren zurückgreifen, um den Messeauftritt vorzubereiten und durchzuführen. Die meisten Exponate des DGSM-Standes wurden wieder vom Museum der Deutschen Binnenschifffahrt (MDB) aus Duisburg zur Verfügung gestellt.

Das Team der Regionalgruppe NRW war an jedem der neun Messetage mit mindestens sechs Mitgliedern vertreten, um Gäste zu informieren und Mitglieder zu betreuen. Der attraktive DGSM-Stand war darüber hinaus Treffpunkt für den Vorstand und den Wissenschaftlichen Beirat unserer Gesellschaft. Als besondere Attraktionen erwiesen sich dabei, neben den wertvollen Modellen des Binnenschifffahrtsmuseums, der große, von Christoph Kehrig betreute Büchertisch, die Vitrinen mit Papiermodellen im Maßstab 1 zu 1.250 unseres Mitglieds Rudolf Damm und der DGSM-Imagefilm der Regionalgruppe Hamburg.

Mehrere Werke von Olaf Rahardt, Marinemaler und DGSM-Regionalleiter Thüringen, verschönerten den Stand. Es wurden auch zwei historische Großmodelle des Sammlers Bernd Jungehülsing aus Düsseldorf gezeigt. Die seltenen Modelle des Großlinienschiffs *SMS Großer Kurfürst* der Kaiserlichen Marine und des Fischereischutzschiffes *Elbe* der Reichsmarine boten Gelegenheit, mit vielen Interessenten ins Gespräch zu kommen. Die zahlreichen Attraktionen führten dazu, dass der Stand besonders an den Wochenenden sehr gut besucht war. Die Messebesucher wurden mit Flyern von DGSM und MDB aus-



**Modell des Fischereischutzschiffs *Elbe* der Reichsmarine** Foto: Ronald Hopp



gestattet, und es konnten mehr als 200 antiquarische Bücher gegen eine kleine Spende an Interessenten abgegeben werden.

Daneben hielten die DGSM-Mitglieder Ulrich Hahn, Olaf Rahardt, Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle und Dipl.-Ing. Robert Wolf im sogenannten „Classic Forum" schifffahrtshistorische, kunsthistorische und technikgeschichtliche Vorträge. Damit warben sie ebenfalls für die DGSM.

Der repräsentative DGSM-Stand war der schifffahrtshistorische Treffpunkt der Messe. Dies zeigte sich auch an den fachkundigen Besuchern, mit denen sich das Messeteam zu unterschiedlichsten schifffahrtshistorischen Themen austauschen konnte. Zu den angereisten Persönlichkeiten gehörten der Leiter des Museums „Hafen Hamburg", Mitarbeiter der „Gallipoli Historical Site" aus der Türkei und Nachfahren Admiral von Reuters und des Grafen Zeppelin. Als Erfolg der intensiven Arbeit des NRW-Messeteams konnten wir 18 neue Mitglieder begrüßen!

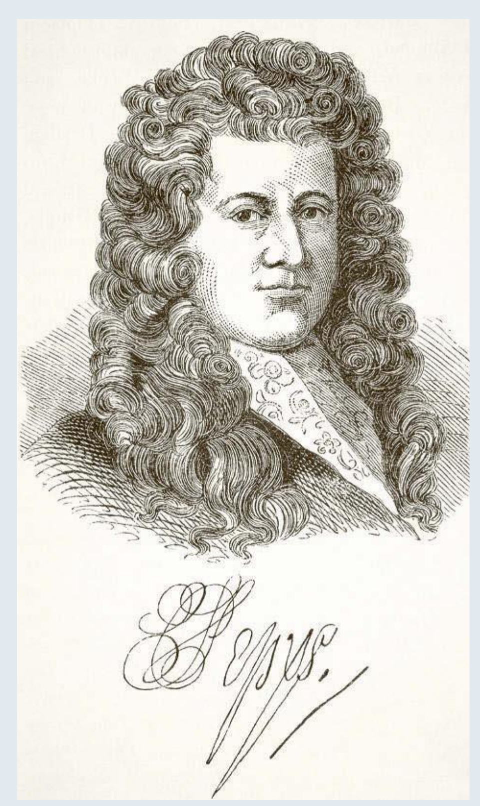
*Ronald Hopp, Regionalleiter NRW*




**Unsere Besatzung am 25. Januar (von links): Peter Stahnke (MDB), Heinz Bach, Bernd Grübel, Robert Wolf, Christoph Kehrig und Rudolf van Hüllen (alle DGSM)** Foto: DGSM NRW

REGIONALGRUPPE HAMBURG: VORTRAG ÜBER SAMUEL PEPYS

# Britischer Politiker und Chronist



**Samuel Pepys (1633–1703) übte zahlreiche politische und administrative Funktionen aus**

Foto: picture-alliance/Design Pics

Am 9. Januar lud die DGSM-Regionalgruppe Hamburg zum Vortrag über „Samuel Pepys – Architekt der englischen Marine nach 1660" von Kapitän zur See a. D. Wilhelm Reiss. Anfangs begrüßte Albrecht Stender in seiner Funktion als neuer Regionalleiter das Publikum, darunter sogar einen gut Deutsch sprechenden chinesischen Marineangehörigen, der zum Vortragszeitpunkt Gast der Führungsakademie war. Herr Stender erklärte sich bereits zum zweiten Mal bereit, die Regionalleitung zu übernehmen, da Dr. Guntram Schulze-Wegener diese Tätigkeit aus beruflichen Gründen nicht mehr wahrnehmen kann. Georg A. Borsutzky wird Vertreter von Albrecht Stender in Abwesenheit sein, Stephan Karraß verbleibt in seiner Tätigkeit als Assistent der Regionalleitung in die Medienarbeit des Vorstandes eingebunden.

Der Referent begann seinen Vortrag mit der Feststellung, dass Samuel Pepys, der in seinem persönlichen Werdegang Funktionen wie Staatssekretär im englischen Marineamt, Präsident der Royal Society und Abgeordneter des englischen Unterhauses sowie Tagebuchautor und Chronist der Restaurationsepoche auf sich vereinte, hierzulande nahezu unbekannt sei, und skizzierte dann die politischen, militärischen, religiösen und sozialen Umstände Englands im 17. Jahrhundert. Es folgten Pepys private und berufliche Stationen, dessen Tagebuch ein vorzügliches Spiegelbild seiner Zeit und deshalb von besonderem historischen Interesse ist.

*Stephan Karraß*

**Winkspruch**



**Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic***

**Verantwortlich:**
Deutsche Gesellschaft
für Schifffahrts- und
Marinegeschichte e.V.

**Kontaktanschrift der DGSM:**
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

**E-Mail:**
geschaeftsfuehrer@
schiffahrtsgeschichte.de

223 Jahre und kein bisschen leise: *USS Constitution*

# „Seht, Jungs, unsere Seiten sind aus Eisen!“

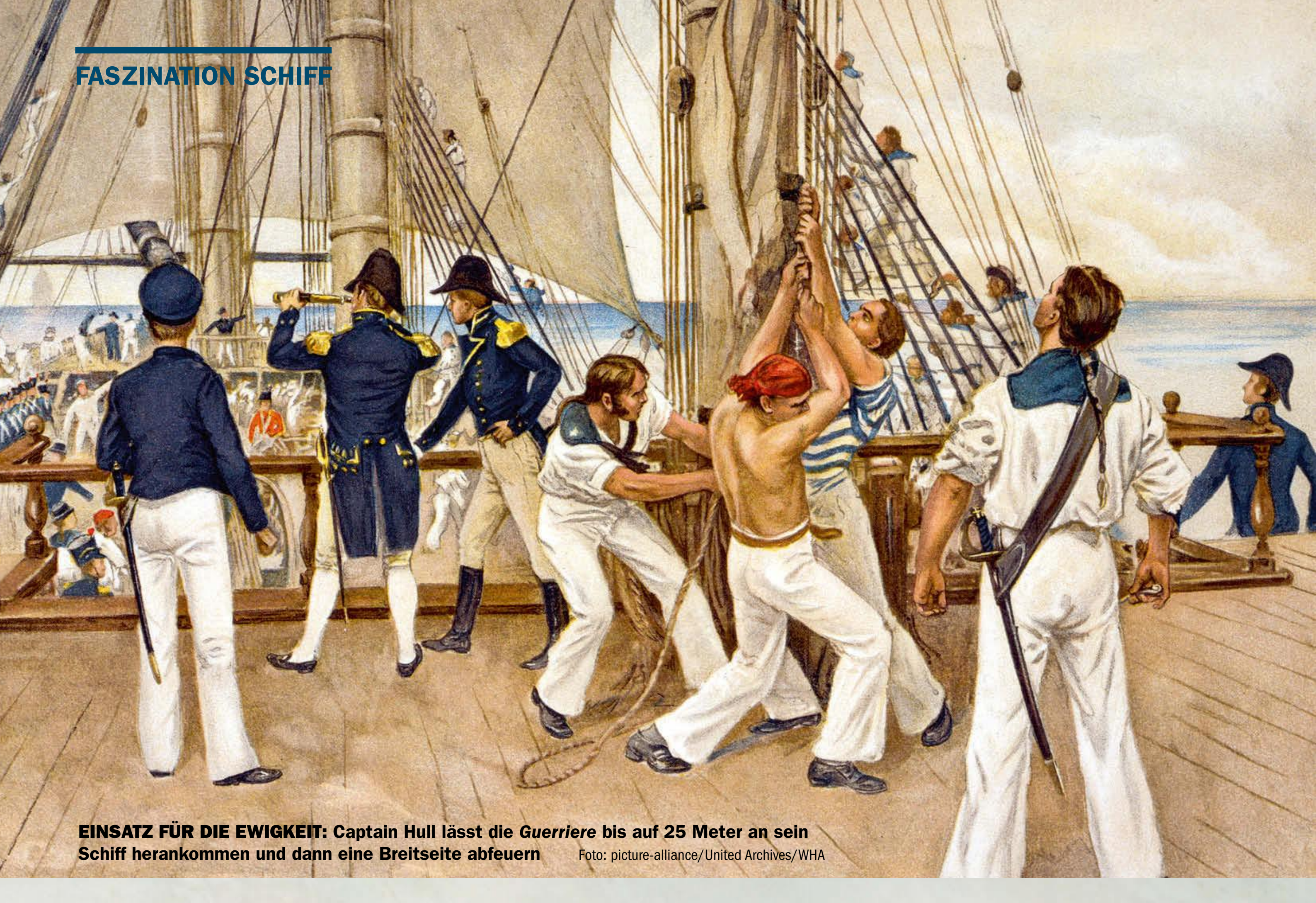
**So riefen Männer der *USS Constitution* mitten im Gefecht ihrem Gegner, der britischen Fregatte *HMS Guerriere,* zu. Dieser Satz ist bis heute prägend, wenn es um „Old Ironsides“ geht, das älteste Kriegsschiff, das noch immer aus eigener Kraft segeln kann**

Von Sidney E. Dean





**NOMEN EST OMEN:** Wie *USS Constitution* (englisch: Verfassung) zeugt eben auch die politische Verfassung der USA von Beständigkeit. Dieses Gemälde des amerikanischen Künstlers Myron Clark (1876–1925) zeigt die Fregatte unter vollen Segeln Foto: Interfoto/SuperStock



**EINSATZ FÜR DIE EWIGKEIT:** Captain Hull lässt die *Guerriere* bis auf 25 Meter an sein Schiff herankommen und dann eine Breitseite abfeuern Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

Die Seeschlacht, in der jene denkwürdigen Worte fielen („Seht, Jungs, unsere Seiten sind aus Eisen"), ereignete sich am 19. August 1812, rund 600 Meilen östlich von Neufundland. Der Krieg gegen England hatte zwei Monate zuvor begonnen. Die *Constitution*, Flaggschiff des Atlantikgeschwaders der US Navy, war unter dem Kommando von Captain Isaac Hull ohne Begleitung ausgefahren, um den Kampf mit britischen Schiffen aufzunehmen.

Gegen 14 Uhr hatten die Kontrahenten einander am Horizont gesichtet. *USS Constitution* verfügte von vornherein über einen leichten Vorteil: Die amerikanische Fregatte war größer als die britische und schwerer bewaffnet. Andererseits galt die Royal Navy hinsichtlich Ausbildung und Erfahrung als beste Flotte der Welt. Der Ausgang des Gefechts stand offen, als die *Constitution* in den nächsten Stunden den Gegner einholte.

Um 17:05 Uhr ließ der britische Kapitän das Feuer auf den nahenden Feind eröffnen. Captain Hull fuhr weiter auf die *Guerriere* zu, ohne das Feuer zu erwidern. Erst um 18:05 Uhr ließ er – aus 25 Meter Entfernung – zurückfeuern. Bereits die erste Salve forderte zahlreiche Opfer auf den britischen Decks. Die britischen Kanonenkugeln prallten hingegen – zur Freude der amerikanischen Matrosen – von der Bordwand ihres Schiffes ab. Innerhalb einer guten halben Stunde lag die *Guerriere* tot im Wasser. Sämtliche Masten waren gekappt. Große Lücken klafften an der Wasserlinie, 68 Mann waren tot oder verletzt. Captain Hull ließ die überlebenden Briten an Bord nehmen und die *Guerriere* in Brand setzen.

## Geheimnis des Widerstands

*USS Constitution* zählte sieben Tote und sieben Verletzte. Bemerkenswert war vor allem, dass das Schiff nur an der Takelage und an den Heckaufbauten nennenswerte Schäden erlitten hatte. Das „Geheimnis" dieser Widerstandskraft lag in den verwendeten Holzarten. Die Bordwand der *Constitution* bestand aus drei Eichenholzlagen. Die einzelnen Planken waren bis zu 18 Zentimeter dick. Für die horizontal gelegte äußere und innere Schicht hatte man Weiß-Eiche verwendet, während die senkrecht gelegte Mittelschicht aus immergrüner Eiche aus dem Bundesstaat Georgia gefertigt worden war. Sie ist eine der schwersten und dichtesten Holzarten überhaupt und sogar schwerer als Wasser. Ferner waren die internen Verstrebungen des Rumpfes in einem Stück aus

**GROSSE TRADITION: Commodore Edward Preble (1761–1807) formte das Offizierkorps der Navy, das sich im Krieg von 1812 bewährte**
Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive

einzelnen Bäumen gefertigt. Aufgrund der so gewonnenen Widerstandskraft erhielt das Schiff nach dem Gefecht gegen *HMS Guerriere* den noch heute gebräuchlichen Beinamen „Old Ironsides".

*USS Constitution* war eine von sechs Fregatten, die die Marine 1794 in Auftrag gaben. Sie lief am 21. Oktober 1797 auf der Edmund Hartt Werft in Boston vom Stapel. Wie ihre Schwesterschiffe war die *Constitution* größer und schwerer als europäische Fregatten. Da die junge US-Republik sich nur eine kleine Flotte leisten konnte und auf Linienschiffe verzichten musste, sollte jede Fregatte so kampfstark wie möglich sein.



THE

AMERICAN

PATRIOTIC SONG-BOOK

HUZZA, FOR THE AMERICAN TARS;

*OR, HULL AND VICTORY.*

WRITTEN BY CHARLES HARFORD.

*On the capture of the Guerrierre, a British Frigate, of 49 guns, by Captain Hull, of the American Frigate Constitution, of 44 guns, after an action of 30 minutes, when the Guerriere was blown up.*

Ye brave defenders of your country's cause, Receive the triumph of its loud applause; Your valor put a haughty foe to flight, Who dar'd our tars to meet him in the fight: Three cheers proclaim'd the Constitution free From vaunting threats of ruthless tyranny.

*Allegretto.*

Columbia's banners now proclaim her tars Triumphant ride the sea; And glo-ry swells the trump of fame, To gallant Hull and vic-to-ry.

*Second Time Chorus.*

**OFT BESUNGEN:** Der Sieg der *Constitution* mit ihren 44 Kanonen über die britische *Guerriere* ist fest im Liedgut der US Navy verankert

Foto: Interfoto/Granger NYC

## Kampfstarke Fregatten

Für den Bau der *Constitution* verwendete man rund 2.000 Bäume und elf Tonnen Kupfer. Diagonale Verstrebungen verstärkten das Schiffsgerüst, um einen sogenannten Katzenbuckel zu verhindern. Auch die drei Masten hatten einen größeren Durchmesser als üblich; dies erlaubte es, mehr Segel zu setzen, und machte die Masten widerstandsfähiger gegen Feindbeschuss. Der Vordermast hatte eine Höhe von 60 Metern, der Hauptmast ragte 67 Meter über das Deck, und der Kreuzmast war 53 Meter hoch. Die 44 Segel besaßen eine Gesamtfläche von 4.050 Quadratmetern.

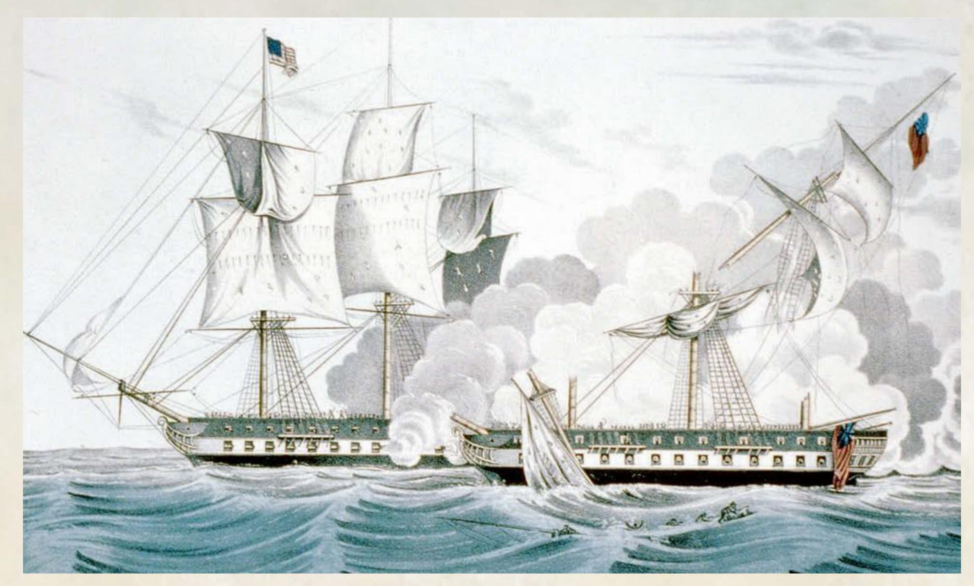
Das fertige Schiff maß vom Bugkopf bis zur Heckreling 62 Meter und in der Wasserlinie 53 Meter bei 13,25 Meter Breite und einer Verdrängung von zirka 1.900 Tonnen. Die Fregatte hatte ein Spardeck, ein Geschützdeck, ein Quartierdeck, ein Orlopdeck (mit Vorrats- und Pulverkammern) sowie einen unteren Laderaum. Obwohl die *Constitution* für 44 Geschütze ausgelegt war, führte sie tatsächlich 54 Kanonen mit: 20 32-Pfünder Carronaden auf dem Spardeck (effektive Reichweite 400 Meter), 32 24-Pfünder Langgeschütze auf dem Geschützdeck (Reichweite 1.200 Meter) sowie zwei 24-Pfünder Jagdgeschütze (Reichweite 1.000 Meter) auf dem Spardeck. Die Crew zählte rund 450 Mann, darunter 30 Offiziere und Offiziersanwärter, 30 Schiffsjungen und 55 Marine-Infanteristen. Das Schiff erreichte eine Höchstfahrt von 13,5 Knoten.

Die Fregatte hatte früh Gelegenheit, ihr Können unter Beweis zu stellen. 1790 verzichteten die USA einerseits wegen ihrer isolationistischen Außenpolitik und andererseits aus finanziellen Gründen auf ihre ohnehin kleine Marine. Ergebnis war, dass Piraten in der Karibik und im Mittelmeer nun gezielt schutzlose US-Handelsschiffe aufbrachten. Gefährlicher als dies war allerdings, dass britische und französische Kaperschiffe, die systematisch US-geflaggte Handelsfahrer aufspürten, die amerikanische Souveränität und Neutralität missachteten.

## Gegen Barbaresken

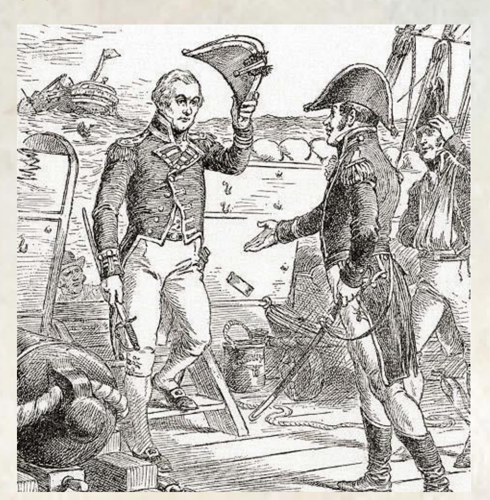
Die *Constitution* ging am 23. Juli 1798 zur ersten Einsatzfahrt in See. Die Fregatte verbrachte die nächsten zwei Jahre mit Patrouillen vor der US-Atlantikküste und in der Karibik, wo sie mehrere französische Kaperschiffe aufbrachte. Der erfolgreiche Einsatz der *Constitution* und ihrer Schwesterschiffe bewegte Frankreich dazu, im Jahr 1800 einem Friedensvertrag zuzustimmen und der Kaperpolitik abzuschwören.

Die nächste Kraftprobe begann 1803, als die *Constitution* Flaggschiff des US-Mittelmeergeschwaders wurde. Ihr Hauptauftrag bestand darin, die nordafrikanischen Barbareskenstaaten zu unterdrücken, die zu diesem Zeitpunkt eine wüste Kaperkampagne gegen US-Handelsschiffe führten. Bis 1805



**SCHWER ERRUNGENER TRIUMPH:** Nach anfänglichen Problemen im Gefecht konnte sich *USS Constitution* mit ihren 24-Pfündern gegen *HMS Java* mit ihren 18-Pfündern Ende 1812 durchsetzen

Foto: picture-alliance/United Archives/WHA



**GESENKTER DEGEN:** Den Sieg über die *Guerriere* und ihren Captain James Richard Dacres empfanden die Amerikaner als große Genugtuung, hatten die Briten US-Seeleute doch jahrelang in den Dienst auf diesem Schiff gepresst

Foto: picture-alliance/Design Pics

konnte man Marokko, Tripolis und Tunis zum Einlenken zwingen; die Kontrahenten unterzeichneten zwei Friedensverträge auf dem Deck der *Constitution*. Nach weiteren zwei Jahren wechselte die Fregatte 1807 zurück nach Boston, wo sie sodann zum Flaggschiff des Nordatlantikgeschwaders avancierte, nachdem man sie gründlich überholt hatte.

Nach Kriegsbeginn mit England 1812 besiegte die *Constitution* in den folgenden drei Jahren fünf britische Kriegsschiffe einschließlich der *HMS Guerriere*. Das zweite Gefecht der *Constitution* fand am 29. Dezember 1812 vor der brasilianischen Küste statt und dauerte zweieinhalb Stunden. Auch diesmal konnte die britische Fregatte, die *HMS Java*, aufgrund schwerster Schäden nicht geborgen werden.

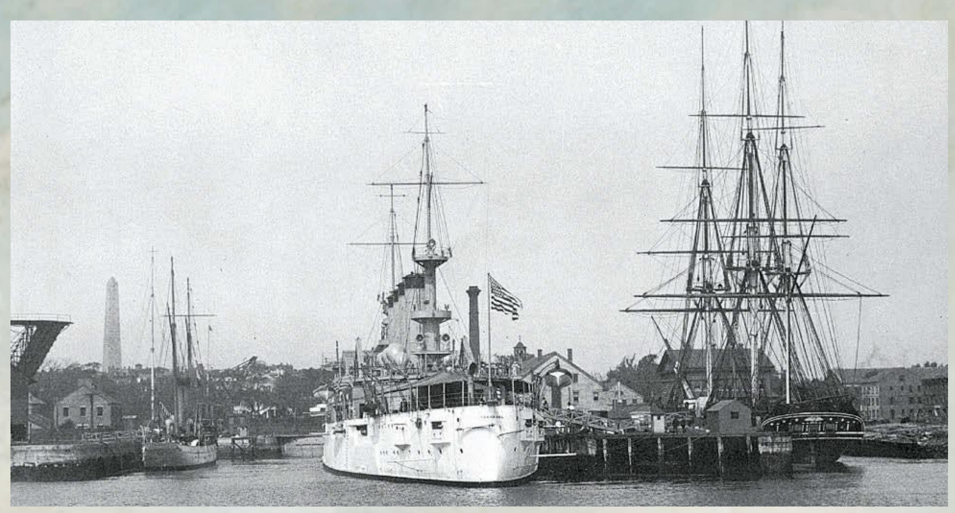
Als Reaktion auf zwei Niederlagen binnen vier Monaten ordnete die britische Admiralität an, dass künftig nur Linienschiffe den Einzelkampf gegen Fregatten der US Navy suchen durften. Britische Fregatten waren angehalten, sich nur noch im Verband den schweren amerikanischen Schiffen zu nähern. Aber selbst dies nutzte wenig.

Am 20. Februar 1815 besiegte *USS Constitution* kurz vor Kriegsende die Fregatte *HMS Cyan* und deren Begleitschiff *HMS Levant*. Ausschlaggebend war die Kombination aus überlegener Manövrierfähigkeit und schwerer Bewaffnung des US-Schiffes. Allerdings dürfte die *Constitution* auch den Vorteil erstklassiger Offiziere und Besatzungen ausgespielt haben; schließlich wurden zwei ihrer Schwesterschiffe im Verlauf des Krieges durch britische Verbände eingenommen.

## Letztes Gefecht

Die Begegnung mit *Cyan* und *Levant* war das 33. und letzte Gefecht im Dienstleben der *Constitution*, doch war das Schiff noch lange nicht am Ende. Nach dem Krieg setzte man die Fregatte nacheinander als Flaggschiff des Mittelmeergeschwaders, des Pazifikgeschwaders, des Heimatschutzgeschwaders und des Afrikageschwaders ein. Sie umsegelte 1844 bis 1846 die Erde in östlicher Richtung über Afrika, Südostasien, China und Lateinamerika. Die längst veraltete Fregatte ging 1855 aus dem aktiven Flottendienst, wurde aber weiterhin genutzt. Ab 1860 diente sie zuerst als Schulschiff der US Naval Academy und anschließend als Kasernenschiff. Auf Betreiben des Kongressabgeordneten John F. Fitzgerald (Großvater des späteren Präsidenten John F. Kennedy) überführte das Schiff 1897 nach Boston, wo es der Öffentlichkeit zur Besichtigung offenstand, ein Angebot, das die Amerikaner sehr lebhaft wahrnahmen.

Beinahe wäre es aber anders gekommen. Die Navy wollte das Schiff bereits 1830 ausmustern. Ein Aufschrei der Empörung ging



**KEIN GENERATIONENKONFLIKT: Der Kreuzerneubau *USS Tennessee* und die altehrwürdige „Ironsides" im Hafen von Boston 1907**
Foto: Interfoto/Granger NYC

**HIGHLIGHT FÜR JEDEN BESUCHER: Sie ist Staatsschiff bei offiziellen Empfängen und Botschafter der Navy und begeistert jährlich Millionen**
Foto: Sammlung Dean

**IN IHRER GANZEN SCHÖNHEIT: Die amerikanische Ikone kehrte nach einer Dreijahresreise entlang Atlantik-, Golf- und Pazifikküste 1933 in ihren Heimathafen zurück**
Foto: Interfoto/Underwood Archives

durch das Land. Die *Constitution* war durch ihre Siege gegen die maritime Supermacht England zum US-amerikanischen Nationalsymbol geworden; ein Abwracken hätte die Öffentlichkeit als schändlich und ehrabschneidend begriffen. Die Navy gab nach und ließ die Fregatte überholen.

Seit 1830 wurde das Schiff weitere sechs Mal überholt und restauriert, zuletzt in den Jahren 2015 bis 2017. Bei dieser letzten Restaurierung verwendete man Eichenbäume, die man 1976 vorsorglich zu diesem Zweck auf dem Gelände eines Navy-Stützpunktes angepflanzt hatte. Nur 35 der 150 gepflanzten Bäume wurden 2014 gefällt, sodass für die nächste Sanierung viel Material übrig geblieben ist, das man sicherlich dringend benötigen wird. Die Navy plant das nunmehr 223 Jahre alte Schiff auf unbestimmte Zeit zu unterhalten. Seit 1940 steht die Fregatte wieder offiziell im aktiven Dienst. 60 Matrosen der Navy dienen ständig auf dem Schiff unter Führung eines Fregattenkapitäns (Commander). Sämtliches Personal trägt die Uniformen aus der Zeit um 1812.

Die *Constitution* erfüllt heute einen doppelten Zweck: Einerseits dient sie als Museumsschiff mit Standort im ehemaligen Marinehafen von Boston (das Gelände ist heute Teil des Boston National Historical Park). Rund eine halbe Million Touristen besichtigt das Schiff jährlich. Zusätzlich dient die Fregatte seit 1997 wieder als Schulschiff. Die frischbeförderten Bootsmänner der Navy verbringen fünf Tage an Bord und lernen die alten Handgriffe aus dem Segelzeitalter. Es geht in erster Linie um Traditionspflege; die angehenden Bootsmänner sollen die Geschichte der Marine aus erster Hand kennenlernen und als Menschenführer die Traditionspflege an ihre Untergebenen weiterreichen.



**EHRE FÜR DEN NAVY-NACHWUCHS: Bevor sie an Bord der *Constitution* fünf Tage ihr Können unter Beweis stellen dürfen, heißt es an einem Nachbau auf dem Trockenen: üben, üben, üben!**
Foto: Sammlung Dean

## Eine Legende

*USS Constitution* ist heute das älteste noch schwimmende, im aktiven Marinedienst befindliche Kriegsschiff der Welt (die britische *HMS Victory* steht ebenfalls offiziell im aktiven Flottendienst, befindet sich allerdings seit 1922 ständig im Trockendock). Mindestens einmal im Jahr fährt die Fregatte mithilfe eines Hafenschleppers in die Bostoner Bucht, um Salutschüsse abzugeben und die Gefallenen vergangener Kriege zu ehren. Unter eigener Kraft segelte das Schiff zuletzt am 19. August 2012, zum 200. Jahrestag des Gefechts gegen *HMS Guerriere*. ⚓



**GEDIEGEN:** Steuerrad und Kapitänssalon der Viermastbark *Herzogin Cecilie*



**NUR IM SOMMER GEÖFFNET:** Die *Pommern*, letzter Flying-P-Liner im Originalzustand

## Ålands Sjöfartsmuseum in Mariehamn

# In einer anderen Welt

### Ein Flying-P-Liner und viele Exponate

Mariehamn, die Hauptstadt der Ålandinseln, ist heute ein wichtiger Knotenpunkt im Fährverkehr zwischen Schweden, Finnland und Estland. Darüber hinaus ist der 12.000-Seelen-Ort – gemessen an der Tonnage der hier registrierten Schiffe – nach Helsinki Finnlands zweitgrößter Reedereistandort.

Das Meer war seit der Gründung der Stadt im Jahr 1861 der bestimmende Faktor im Leben seiner Einwohner, und von den 1920er- bis in die 1940-Jahre unterhielt der Reeder Gustaf Erikson hier eine der letzten großen Windjammer-Flotten, die vor allem in der australischen Getreidefahrt aktiv war.

Zu seinen Schiffen zählten auch einige ehemalige Flying-P-Liner, so die Viermast-Barken *Pamir*, die 1957 in einem Hurrikan im Atlantik unterging, *Passat*, die heute in Travemünde liegt, und *Pommern*, die die Erben des Reeders 1953 der Stadt Mariehamn vermachten. Diese liegt – als einziger der noch erhaltenen Flying-P-Liner weitgehend im Originalzustand – 500 Meter nördlich des Mariehamner Fährterminals neben dem Åländer Seefahrtsmuseum, von dem sie betreut wird.

Die Segelschiffsabteilung dieses 1954 gegründeten Museums präsentiert zahlreiche weitere Exponate von Schiffen Eriksons, darunter den kompletten Kapitänssalon nebst Büro, Pantry und Schlafkammer der Viermastbark *Herzogin Cecilie*, die 1936 im Englischen Kanal strandete.

Dieser Teil der Ausstellung ist mit Teilen eines rekonstruierten Oberdecks mit Ankerspill und Mannschaftslogis so arrangiert, dass der Besucher den Eindruck bekommt, sich an Bord eines Windjammers zu befinden. Galionsfiguren, Dioramen, Gemälde, Fotos und Dokumente vermitteln zusammen mit nautischen Geräten und Werkzeugen einen tiefen Einblick in die Lebens- und Arbeitswelt der Besatzungen der Großsegler. Dazu kommen die Mitbringsel der Seeleute aus aller Welt.

Zu den Raritäten gehört eine von weltweit nur zwei erhaltenen Piratenflaggen aus Nordafrika mit Totenschädel und gekreuzten Knochen aus dem 18. Jahrhundert.

Die zweite Abteilung des Museums beschäftigt sich unter anderem mit maschinengetriebenen Fahrzeugen, Schiffbau, Sicherheit in der Seefahrt und Unglücken auf See einschließlich der Weltkriege. Neben zahlreichen Modellen präsentieren sich auch hier Originalexponate, von einer 1920 gebauten Dampfmaschine über eine Seemine aus dem Zweiten Weltkrieg bis zur Leuchtapparatur mit Fresnel-Linsen des Leuchtturms auf der Insel Märken, dem westlichsten Punkt der Ålandinseln und damit Finnlands.

Da die Ausstellung recht verschachtelt aufgebaut ist, muss man diese Abteilung sehr aufmerksam wahrnehmen, um auch wirklich alles zu sehen.

Die schriftlichen Informationen zu den Ausstellungsstücken dieses besuchenswerten Museums sind durchgängig auf Schwedisch, Finnisch und Englisch gehalten. Die dort angebotene Literatur zu der großen Seefahrtsgeschichte der kleinen Inselgruppe enthält ebenfalls eine Reihe von Büchern in englischer Sprache. *Detlef Ollesch* ⚓

## INFO

**Anschrift**
Ålands Sjöfartsmuseum
2 Hamnagatan,
Mariehamn 22100
Ålandinseln
Tel. +358 (0)18 19930
https://sjofartsmuseum.ax
info@sjofartsmuseum.ax

**Öffnungszeiten**
Sept.–Mai täglich 11–16 Uhr
Juni–Aug. täglich 10–17 Uhr
1. Jan. und 31. Dez. geschlossen
Die *Pommern* ist von Mai bis Sept. geöffnet.

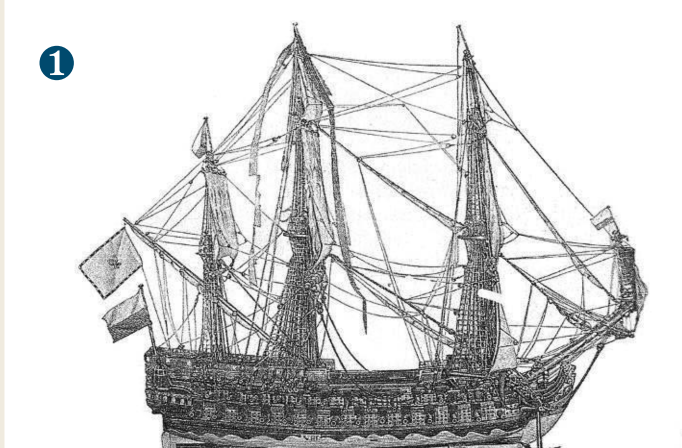
Alle Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

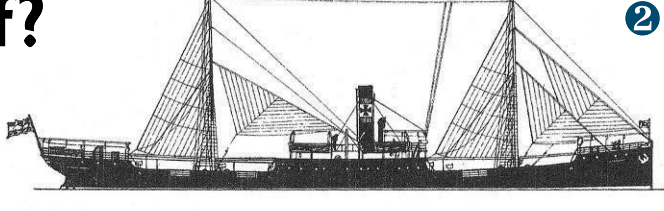


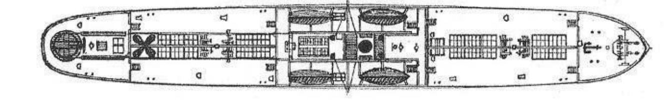
# Erkennen Sie das Schiff?

❶

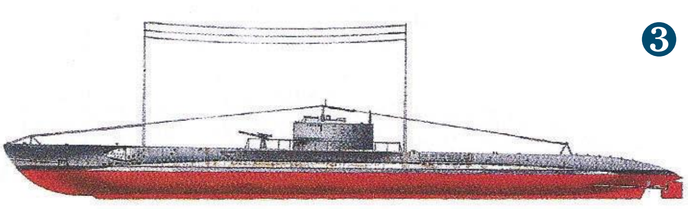


❷

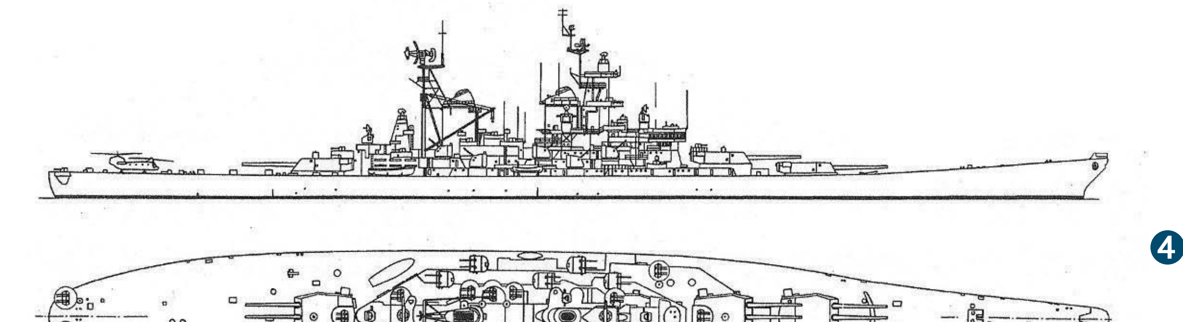




❸

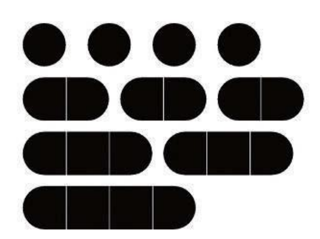


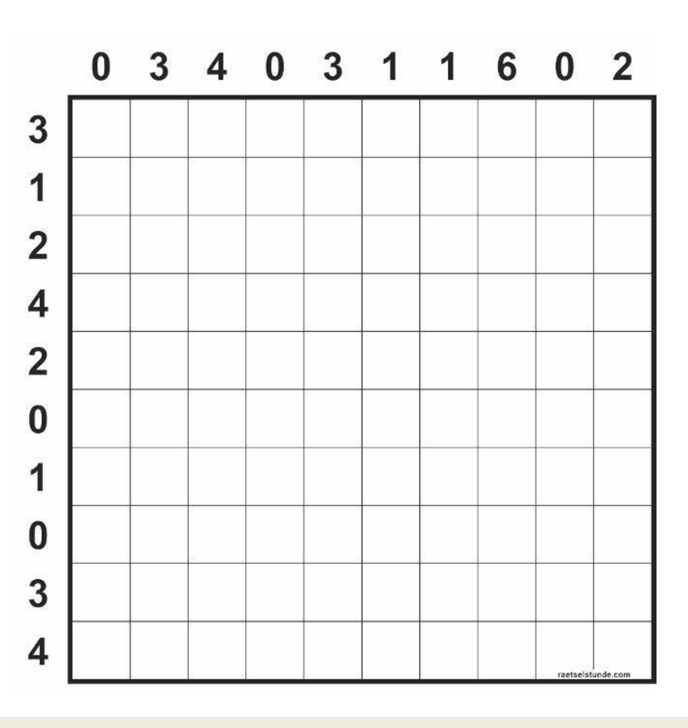
❹



## Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.






**Lösungen:**

**Bilderrätsel**

1 *Die Hoffnung von Lübeck* (Kriegsschiff der Hanse, um 1600)

2 Frachtdampfer *Marienburg* (Deutschland, gebaut 1894)

3 U-Boot *Nymphe* (Frankreich, Stapellauf 1926)

4 Schlachtschiff USS *Wisconsin* (Ausrüstungszustand 1958)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

## Perrys Expedition

Unter dem Befehl von Matthew Calbraith Perry landete im Juli 1853 ein US-Geschwader mit *USS Mississippi, USS Plymouth, USS Saratoga* und *USS Susquehanna* in der Nähe des heutigen Tokios. Ziel war die Öffnung Japans unter anderem für den amerikanischen Handel, was der Vertrag vom 31. März 1854 teilweise bestätigte. Die Karte zeigt den Kurs der Dampffregatte *USS Mississippi* (von links unten nach rechts oben). *AK*

Foto: picture-alliance/akg-images



TARTARY
YESSO
Hakodadi
JAPAN SEA
PEKIN
COREA
Yellow Sea
Corea Channel
NIPPON
JAPAN ISLES
Yedo
Simoda
Fatsisia
Sikok I.
Kiusiu I.
Nanking
Shanghae
Hang Chow
CHINA
Jul. 22. 1853
Disappointment I.
Bonin I.
Low Chew
Amsterdam
Volcano Is.
Canton
Macao
Hongkong
Formosa Channel
FORMOSA
STAN
CALCUTTA
BIRMAH
Rasheel Is.
Haynan
Babuyan Is.
PEGU
C. Negro
BAY OF BENGAL
Andaman Isles
SIAM
COCHIN CHINA
CHINA SEA
Luzon
PHILIPPINE ISLANDS
Manila
Mindoro
Palavan
Mariana or Ladrone Islands
Nicobar Islands
C. Camboya
Sooloo Sea
Mindanao
Pellew Is.
CEYLON
Caroline Islands.
Natuna
CELEBES SEA.
MOLUCCA ISLES
Singapore
BORNEO
SUMATRA
CELEBES
N. Ireland
NEW GUINEA
N. Brittain
SALOMON Is.
Batavia
JAVA
Torres St.
C. York
Melville I.
LOUISIADE A.
Dampier's Arch.
N.W. Cape
Sandy Cape
AUSTRALIA
Sydney
C. Howe
Bass St.
A N
N.

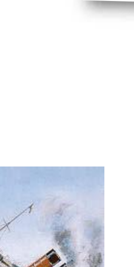
# U-Boot-Klasse 212 A



**Die Modernsten:** Sie operieren als weltweit erste Unterseeboote vollkommen außenluftunabhängig. Das war zwar schon die Forderung der Kriegsmarine, damals aber technisch nicht umsetzbar. Im Gegensatz zu anderen Marinen musste (und muss) die Deutsche Marine auf nukleare Komponenten verzichten, weshalb der Antrieb mit Brennstoffzellen entwickelt wurde. 53,3-cm-Torpedorohre machen die bisher sechs in Dienst gestellten U-Boote U 31 bis U 36 zu einer effizienten und zudem leisen Angriffswaffe – das Titelthema der nächsten Ausgabe.

## Schönheit und Eleganz

Wir kennen sie alle: Die Flying-P-Liner der Hamburger Reederei F. Laeisz waren wegen Geschwindigkeit und Sicherheit schon zu ihrer Fahrenszeit legendär.





## Schlachtschiff-Kommandant

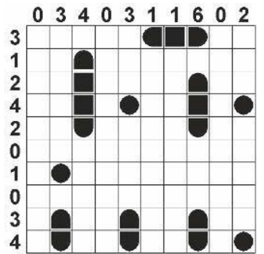
**Ein Mythos:** Kapitän zur See Robert Weber verlor am 12. November 1944 auf der kenternden *Tirpitz* sein Leben. Ein Seeoffizier mit bemerkenswerter Karriere.

## *Lusitania* 1915

**Der Wahrheit auf der Spur:** Die Versenkung des britischen Passagierdampfers durch U 20 hatte weitreichende Folgen. Was genau geschah vor 105 Jahren?



**Auflösung des Rätsels**




**AUSSERDEM:**

***Flying Enterprise*** Kapitän Curt Carlsen bleibt standhaft

**Yi Sun-sin** Ein Admiral und seine Schildkrötenschiffe

**Brisante Ladung** Wrack der *Erna Gaulke* vor Fehmarn

Fotos: picture-alliance/akg/dpa/UnitedArchives, Sammlung Grützner

**Die nächste Ausgabe von**  **erscheint am 11. Mai 2020**



SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

**So erreichen Sie uns**

**Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben**
*Schiff Classic* ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

**Preise** Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

**Erscheinen und Bezug** *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

**Redaktion** (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
*Schiff Classic*
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

**Anzeigen**
armin.reindl@verlagshaus.de

**Impressum**
Nr. 39 | 3/2020 | April–Mai | 8. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 115 | 48. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

*Schiff Classic,* Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

**Chefredakteur** Markus Wunderlich
**Redaktion** Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
**Wissenschaftlicher Beirat** Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)
**Chef vom Dienst/Herstellung** Dipl. Ing. (FH) Christian Ullrich
**Layout** Ralph Hellberg
**Verlag** GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de
**Geschäftsführung** Henry Allgaier, Roland Grimmelshausen, Claus W. Küster
**Gesamtleitung Media** Bernhard Willer
**Mediaberatung** Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de
**Anzeigendisposition** Rudolf Schuster,
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020
**Vertriebsleitung** Dr. Regine Hahn
**Vertrieb/Auslieferung** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
**Litho** ludwigmedia, Zell am See, Österreich
**Druck** Walstead Central Europe, Poland



**ISSN** 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF *Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

